



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

ENSAYO DEL SEMINARIO DE TITULACIÓN EN ECONOMIA INTERNACIONAL POR LA COORDINACIÓN DE EDUCACIÓN CONTINUA Y VINCULACIÓN

"EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ EN AGUASCALIENTES CASO
NISSAN 1990 – 2000"

E N S A Y O
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN ECONOMÍA
P R E S E N T A:
RAÚL LÓPEZ RODRÍGUEZ



ASESOR: ALFREDO CÓRDOBA KUTHY

CIUDAD UNIVERSITARIA JULIO
DE 2007



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A mi madre porque todo lo bueno que tengo se lo debo a ella.

A mi padre eterno guerrero que nunca dejará de luchar.

A Dios por iluminarme siempre.

A mis hermanos Gaby y Dante.

Y a mi flaca por su apoyo.

INDICE

Diseño de Investigación	3
Resumen Ejecutivo	4
Abstract	5
Introducción	6
Capítulo 1 La Industria Automotriz y la Actividad Económica Mundial	
1.1 Antecedentes	8
1.2 Nacimiento y Desarrollo de la Industria Automotriz	8
1.3 Henry Ford	8
1.4 La Industria Automotriz en la Economía Mundial	9
1.4.1 Algunos Indicadores Económicos de la industria Automotriz Mundial	10
1.4.2 Aspectos Tecnológicos	10
1.4.3 Consorcios	11
1.4.4 La producción de automóviles durante el siglo XX	12
1.5 Estrategias Empresariales	12
1.6 Nissan	13
Capítulo 2 El papel de la Industria Automotriz en México	
2.1 Aparición y puesta en marcha de la Industria Automotriz en México	14
2.1.1 El Gobierno Mexicano	14
2.2 Papel económico de la Industria Automotriz en México	16
2.3 Principales Indicadores de la Industria Automotriz en México	18
2.3.1 Empleo	18
2.3.2 Producción	18
2.3.3 Balanza Comercial	19
2.4 Condiciones de Oferta y Demanda	20
2.5 Los Consorcios y sus proyecciones	21
2.5.1 Papel de México dentro de la Visión de los grandes Consorcios	22
2.6 Papel de México en la Economía Mundial	22
2.7 El TLCAN y otros tratados	23
Capítulo 3 El desarrollo de la Industria Automotriz en Aguascalientes caso Nissan 1990 - 2000	
3.1 Nissan	25
3.2 Desarrollo Industrializador de Aguascalientes por parte de Proveedores y Socios Comerciales	29
3.3 La Inversión Extranjera en Aguascalientes 1980 - 2000	31
3.4 LA producción de Automóviles en Aguascalientes y de México	35
Conclusiones	36

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Tratar de conocer el desarrollo que ha tenido el estado de Aguascalientes durante la década de los noventa debido a la puesta en marcha de Nissan.

1. Objetivo Particular

La industria automotriz dentro de la actividad económica mundial

1.1 Objetivo Especifico

Desarrollo de la industria automotriz a nivel mundial desde sus inicios hasta el comienzo del siglo XXI

2. Objetivo Particular

Papel de la industria automotriz en México

2.1 Objetivo Especifico

Importancia de la industria automotriz dentro de la economía mexicana

3. Objetivo Particular

Desarrollo del estado de Aguascalientes debido a la industria automotriz

3.1 Objetivo Especifico

Modificación del entorno regional en Aguascalientes en base a la puesta en marcha de Nissan

Resumen Ejecutivo

EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN AGUASCALIENTES CASO NISSAN 1990 – 2000

Este trabajo realizado en el seminario de titulación en Economía Internacional por parte de la Coordinación de Educación Continua y Vinculación se realizó con la finalidad de tratar de conocer el desarrollo e impacto que tuvo la industria automotriz en el estado de Aguascalientes, en la década de los noventa en base a la empresa Nissan.

La industria automotriz es una de las industrias más importantes a nivel mundial, porque los encadenamientos productivos con que cuenta son generadores de empleo directo e indirecto, de los factores de producción que se expresan en una producción y comercialización de más de 66 millones de vehículos anualmente.

Estos encadenamientos se observan claramente debido a que un auto necesita cerca de 10,000 piezas para su elaboración, además de que integra procesos de comercialización, distribución, reparación y financiamiento. Lo que provoca una gran actividad, local, regional nacional e internacional. Dentro de todo este proceso el estado de Aguascalientes es un participante muy activo.

El ensayo cuenta con tres capítulos; en el primero se trata brevemente el desarrollo de la industria automotriz a nivel mundial desde sus inicios hasta principios del siglo XXI haciendo énfasis en la actividad económica mundial. En el segundo capítulo se observa el papel de la industria automotriz en México desde su llegada en la década de los veinte hasta el siglo XXI y en el tercer capítulo se trata el desarrollo de la industria automotriz en Aguascalientes caso Nissan 1990 – 2000.

Debido al trabajo realizado se puede observar que el desarrollo de la industria automotriz y del propio estado de Aguascalientes se debe en gran medida a la llegada de Nissan al estado. Por ende se debe de seguir buscando que grandes empresas de talla mundial lleguen a operar a nuestro país, sobretodo en regiones con condiciones propicias para su operación y donde el desarrollo no se ha presentado o se encuentra estancado, estimulando así el desarrollo político, comercial y social de la región.

Para que una gran empresa decida invertir en cierta región, debe considerar varias condiciones como; él y los mercados a los que se va a dirigir, si cuenta con tratados de libre comercio, las condiciones geográficas, cadenas de distribución, aranceles, etc. Aguascalientes cuenta con las condiciones necesarias para la óptima operación de Nissan.

Una conclusión básica de este ensayo es que la puesta en marcha de este tipo de empresas es benéfica para la región donde se establece. Para que se logre el desarrollo es necesario que las autoridades regulen a estas empresas y les hagan hincapié en que la parte proporcional mexicana dentro de los vehículos fabricados en territorio nacional sea cada vez más amplia y que se busque la forma de producir en territorio nacional las partes que se tienen que importar, en muchos casos para la fabricación de alguna parte del vehículo o de algún sistema completo.

ABSTRACT

El propósito del siguiente ensayo es dar a conocer el desarrollo de la industria automotriz en Aguascalientes caso Nissan 1990 – 2000

Con la llegada de Nissan a Aguascalientes la región comenzó su industrialización

Este ensayo consta de tres capítulos; en el primero se aborda el desarrollo de la industria automotriz mundial, en el segundo, el papel de la industria automotriz en México y en el tercero el desarrollo de la industria automotriz en Aguascalientes caso Nissan 1990 - 2000

La llegada de empresas multinacionales debe contribuir al beneficio de la región promoviendo su desarrollo y para impulsar su efecto multiplicador la política económica debe promover la integración de productores nacionales y/o locales al proceso productivo, en este caso de la industria automotriz.

Introducción

El trabajo que a continuación se presenta, trata de describir el desarrollo que ha presentado el estado de Aguascalientes en la década de los noventa debido a la llegada de la empresa automotriz Nissan. Por la puesta en marcha de esta empresa el Estado de Aguascalientes ha desarrollado de una manera muy importante la industrialización que México ha estado buscando desde hace muchos años. Esta empresa de origen japonés es el pilar de dicha industrialización, así como también del arrastre económico y encadenamiento productivo de la región, ya que como un auto cuenta con más de 10,000 piezas esta empresa necesita de una gran variedad de proveedores y socios comerciales no sólo extranjeros y nacionales sino locales, por lo cual en muchos casos requiere que se muden las producciones de dichas piezas lo más cerca posible, además de que es la empresa exportadora por excelencia de la región y una de las más importantes a nivel nacional.

Este ensayo está íntimamente ligado y desarrollado en el seminario de titulación en economía internacional de la Facultad de Economía por la Coordinación de Educación Continua y Vinculación, ya que la industria automotriz es una industria internacional por excelencia desde sus inicios y que hoy día a principio del siglo XXI es de las industrias más globalizadas ya que los principales productores automotrices a nivel mundial cuentan con filiales en los cinco continentes además de que un vehículo automotriz está conformado por componentes de distintas nacionalidades, todo esto con la finalidad de ampliar sus mercados y abaratar sus costos. Además de salir de su país de origen las grandes empresas automotrices transnacionales han desarrollado y provocado de cierta forma la apertura comercial de algunos países. Como es una gran industria su globalización cada vez es más evidente, por lo tanto son más comunes y frecuentes las fusiones entre grandes corporaciones así como la compra venta de dichos corporativos.

La industrialización desde principios del siglo XIX hasta la actualidad ha sido el eje central de las políticas económicas y sociales de los países en vías de desarrollo que buscan una industrialización con el fin de encontrar el crecimiento, pero sobretodo lograr un desarrollo global dentro de sus economías. A pesar de que dichos países han apostado por la industrialización para eliminar todos sus problemas o carencias, ese proceso industrializador no ha dado los resultados que se esperaban en muchos casos. La industrialización ha tenido formas muy variadas de desenvolvimiento que se les conoce como modelos de crecimiento. Este ensayo hace referencia a como la industrialización orientada a las exportaciones que son parte fundamental dentro de la industria automotriz son el modelo por el cual varias economías buscan obtener un desarrollo económico.

Dentro del presente ensayo el capítulo uno resume de manera general el papel que ha tenido la industria automotriz desde su creación en el siglo XVII hasta principios del siglo XXI dentro la actividad económica mundial. En esta parte se puede observar el poderío económico de esta industria por su gran producción anual de vehículos además de que dentro de las 10 empresas transnacionales más importantes a nivel mundial, más de la mitad son automotrices. Son las empresas líderes por excelencia, ya que cuentan con grandes ventas e ingresos, así como también son generadoras de una gran cantidad de empleos en todos los países donde están establecidas y que gracias a estas empresas en muchos países sobre todo en los en vías de desarrollo se puede observar el grado de avance de la industrialización.

En el segundo capítulo se muestra el desenvolvimiento que ha tenido la industria automotriz en México desde su establecimiento en la década de los veinte hasta el inicio del siglo XXI. Se desglosa de forma detallada el desarrollo histórico de esta industria dentro del país, además de que se señalan varios indicadores de la industria automotriz dentro de la economía mexicana. También se menciona el rol que ha jugado el gobierno mexicano para que esta industria siga operando, así como el Tratado de Libre Comercio con América del Norte que es un determinante para que las empresas automotrices internacionales decidan realizar sus inversiones dentro del territorio nacional, ya que ven en México una plataforma de exportación de sus productos hacia el mercado estadounidense.

El tercer capítulo se enfoca a mostrar la importancia que ha tenido la empresa automotriz Nissan dentro del estado de Aguascalientes desde su instalación en la década de los ochenta, haciendo énfasis en las cuantiosas inversiones que generó esta empresa japonesa principalmente al inicio de la década de los noventa cuando decide ampliar su planta ya que desde esas fechas dicha planta será tomada en cuenta como plataforma de exportación del consorcio Nissan hacia los EU, Centro y Sudamérica entre otros destinos. En esta parte se muestra cómo desde la llegada de Nissan a la región llegaron grandes y variadas inversiones no sólo japonesas sino americanas, alemanas, francesas, italianas, españolas, mexicanas, entre muchas otras, con la finalidad de convertirse en proveedores de Nissan. Por esto mismo, se observa que Nissan es uno de los ejes más importantes para que la economía del estado de Aguascalientes haya presentado un gran dinamismo.

Este trabajo muestra que con la llegada de la empresa automotriz Nissan el estado de Aguascalientes ha tenido un crecimiento significativo en los últimos 20 años con un crecimiento de su PIB superior al de la media nacional, pero sobretodo ha presentado una industrialización local muy fuerte. Este estado cambió para bien con la llegada de Nissan, ya que ahora ya aparece en varias estadísticas importantes como es el caso de la captación de inversión extranjera directa y participación en las exportaciones.

Aguascalientes cada vez se vuelve más fuerte y es considerado de manera relevante por los inversionistas extranjeros que desean invertir en México, y no sólo para inversiones dentro de la industria automotriz, sino para casi cualquier tipo de inversión directa. Además, los inversionistas extranjeros tratan de sacarle el mayor provecho posible al Tratado de Libre Comercio con América del Norte, porque saben que gracias a este, su producción tiende a incrementarse y por ende sus ingresos. Muchas empresas extranjeras incluyendo a la misma Nissan buscan obtener mejores beneficios e incrementos en sus producciones gracias a este tratado y otros que se han firmado.

De manera personal, la justificación para desarrollar un ensayo como este se dio por mi gusto hacia los autos y a esa gran industria por excelencia y liderazgo a nivel mundial que es la automotriz y su importancia en la ciudad de Aguascalientes. Los autos desde hace más de 10 años me llaman mucho la atención y la ciudad de Aguascalientes me gusto mucho desde la vez que fui a hacer una práctica de la Facultad de Economía a la misma Nissan de Aguascalientes y al INEGI.

Capítulo 1. La Industria Automotriz y la Actividad Económica Mundial

1.1 Antecedentes

A mediados del siglo XVII la humanidad empezaba a vislumbrar la idea de que un vehículo se moviera por sí solo sin la necesidad de la tracción animal, no había forma de sustituir a los caballos por lo que la humanidad empezó a idear un vehículo que se moviera con un motor propio pero de forma autónoma, como los relojes. Del primer automóvil que se tienen datos, se dice que lo desarrolló un relojero alemán de nombre J. Hautzsch en el año de 1649, este automóvil se movía gracias a un mecanismo muy similar al de un reloj, pero con todo y que recorrió varios kilómetros, su funcionamiento era muy dificultoso ya que como tenía dispositivo de reloj había que darle cuerda constantemente. Después, por el año de 1656 Isaac Newton desarrolló un automóvil movido por vapor, en aquellos años del siglo XVII surgieron las primeras innovaciones para los automóviles ya existentes, como fueron: la aplicación de la electricidad para el movimiento del vehículo y las llantas macizas en las ruedas. “En 1883 T. Daimler el alemán, le dio más brío al motor de explosión alimentándolo con esencia de petróleo y dos años después su compatriota K. Benz registró el suyo que constituyó el paso definitivo.”¹

1.2 Nacimiento y desarrollo de la Industria Automotriz

El nacimiento como industria propiamente dicha en el marco del desarrollo capitalista industrial es hasta principios del siglo XX, cuando se pudo fabricar en escala industrial una máquina. Se le atribuye a Krebs que en 1884 diseñó el prototipo del siglo XX. Sin embargo en la última década del siglo XIX surgieron los motores de combustión interna de forma aislada pero casi a la par en Alemania, Francia, Inglaterra y E.U. Al inicio del siglo XX se vendieron algunos automóviles a un muy pequeño y selecto grupo de personas, ya que un automóvil se le consideraba como un bien extravagante y lujoso que sólo las personas de las clases altas podían adquirir. Por este motivo la producción de automóviles era bajo pedido previo, ya que no existía la producción industrial en esa época.

1.3 Henry Ford

Con el paso del tiempo la demanda de automóviles a principio del siglo XX se iba incrementando, los talleres existentes así como las fabricas ya no podían abastecer dicha demanda. Es aquí cuando los productores se dan cuenta de que ya no necesitaban más fábricas o una ampliación de las mismas con que contaban, sino que necesitaban una nueva forma de producción. A principios del siglo XX hace su aparición en la escena mundial un estadounidense

de nombre Henry Ford. Este hombre sería el que revolucionaría la industria automotriz mundial desde principios del siglo XX hasta mediados del mismo por sus ideas, pero sobretodo por sus innovaciones a la hora de producir. Ford se dio cuenta de que la producción manual era insuficiente e incapaz de surtir un mercado creciente en el que su demanda estaba muy mal abastecida.

1 Enciclopedia Espasa, (1979), Tomo 3, Octava Edición, Madrid, Pp 395.

Por lo mismo, ideó una nueva forma de producción que fue más dinámica, tomando en cuenta que los modelos ya no tenían que ser tan diferenciados unos de otros y sobretodo que sus piezas fueran intercambiables. Debido a esto, Ford inventó un sistema en el cual se podían producir un gran número de automóviles, a este sistema lo llamó **Producción en Masa**.

Henry Ford inventó las líneas de producción con movimiento, el trabajo monótono y estandarizado. La línea de producción se caracterizaba por la simplificación de las operaciones, el uso de máquinas herramienta y la división del trabajo. Para 1916 Ford ya armaba autos en más de 66 ciudades en todo el mundo y ya se hablaba de una automatización en la maquinaria.

Tiempo después apareció Taylor otro innovador que tomo el proceso fordista y flexibilizó las líneas de producción por lo que se incrementó la productividad y se mejoro la manera de producir automóviles. Después de ellos dos surgió el último gran innovador, Tachiri Ohno con el toyotismo el cual implica una nueva actitud del operario hacia su trabajo y su producto, consistente en la valorización de los mismos por su aspecto cualitativo y su valor de uso y no sólo por su cantidad o valor de cambio y en el justo a tiempo.

1.4 La industria automotriz en la economía mundial

La industria automovilística es el conjunto de empresas que producen, arman, distribuyen y comercializan automóviles y camiones comerciales al mayoreo y menudeo; así como la venta de refacciones y servicios de mantenimiento.²

La industria automotriz ha sido considerada como uno de los principales motores del crecimiento de la economía mundial. Su importancia data ya de más de cien años dentro del desarrollo histórico de las distintas economías, esta importancia se divide en distintas partes; una de ellas es que esta industria fue la pionera de las transformaciones de los procesos productivos aplicando nuevas tecnologías y modos de organización del trabajo. Uno de los hechos más sobresalientes en los inicios de esta industria fue la puesta en marcha de la cadena de montaje por parte de Henry Ford. Con este nuevo método se comenzó a producir de forma estandarizada en grandes series. Varias industrias, entre ellas la automotriz, optaron por los métodos de organización productiva en la posguerra, lográndose un cambio cualitativo en todos los ámbitos

de las relaciones laborales. El papel esencial de la industria automotriz en el desarrollo de la economía mundial radica en sus efectos de arrastre, ya que un automóvil es un producto que demanda muchísimos componentes y debido a esto un gran número de sectores dentro de una economía participan en la realización y producción de un automóvil, además un automóvil presenta distintos efectos en la actividad económica por ser demandante de bienes y servicios.

El costo y tiempo de recuperación de los montos invertidos en la industria automotriz necesitan de formas especiales de financiamiento y comercialización así como de grandes inversiones, por lo que esta industria mantiene una estrecha relación con el sector financiero y el comercial. Además el Estado es muy importante para que esta industria opere de forma adecuada por los apoyos que llega a otorgar y por su captación de divisas que crece de manera considerable con la exportación de sus productos.

2 Abraham Aparicio Cabrera (2001), Curso de Microeconomía, Facultad de Economía, UNAM. Dir Gral de Publicaciones y fomento Editorial, 1ra Edición, Pp 159

1.4.1 Algunos indicadores económicos de la industria automotriz mundial

El siglo XX se vio muy influido por el paso de la industria automotriz respecto de las actividades primarias, así como por la importancia de las ingenierías y las ciencias administrativas para elevar la competitividad y la productividad. El siglo XX estuvo marcado en sus inicios por dos grandes personalidades, las cuales mediante sus ideas e innovaciones le dieron éxito a sus respectivos países y un mayor auge a la industria automotriz mundial basándose en los métodos de organización de la producción; estas 2 personas son Henry Ford en E.U. con la Ford Motor Company y Tachiri Ohno en Japón con Toyota.

La industria automotriz es la actividad manufacturera más importante a nivel mundial ya que su producción sobrepasa los 50 millones de automóviles nuevos por año, eso sin contar otros vehículos de transporte como las camionetas y los camiones de pasajeros que sumando estos vehículos la cifra sobrepasa los 66 millones de vehículos, por esto mismo esta industria desde hace muchos años ha tomado un papel significativo en la reorganización productiva y en el desarrollo de nuevos paradigmas tecnológicos para esta y otras industrias.

A diferencia del fordismo, en la actualidad la globalización integra el concepto y la ejecución de la producción, lo que implica una profunda descentralización territorial en el diseño, producción y distribución de bienes y servicios. 3

1.4.2 Aspectos Tecnológicos

El cambio tecnológico consiste en un conjunto de mejoras realizadas durante el proceso de elaboración de alguna actividad dentro de una empresa, como son: la producción, la

prestación de servicios, la distribución, el control de calidad y el diseño de algún producto. Un automóvil es un invento complejo que a grosso modo se define como; un conjunto de mecanismos o sistemas que operan de forma independiente pero en forma sincronizada entre ellos mismos, que van evolucionando de forma individual. La industria automotriz siempre se ha caracterizado por ser una industria en constante desarrollo, innovadora de sus productos y tecnologías con base en el cambio tecnológico. Por lo tanto un vehículo automotriz no es un simple medio de transporte, es un conjunto de tecnologías e innovaciones que transportan personas además de ser un entorno de privacidad y comodidad para sus usuarios.

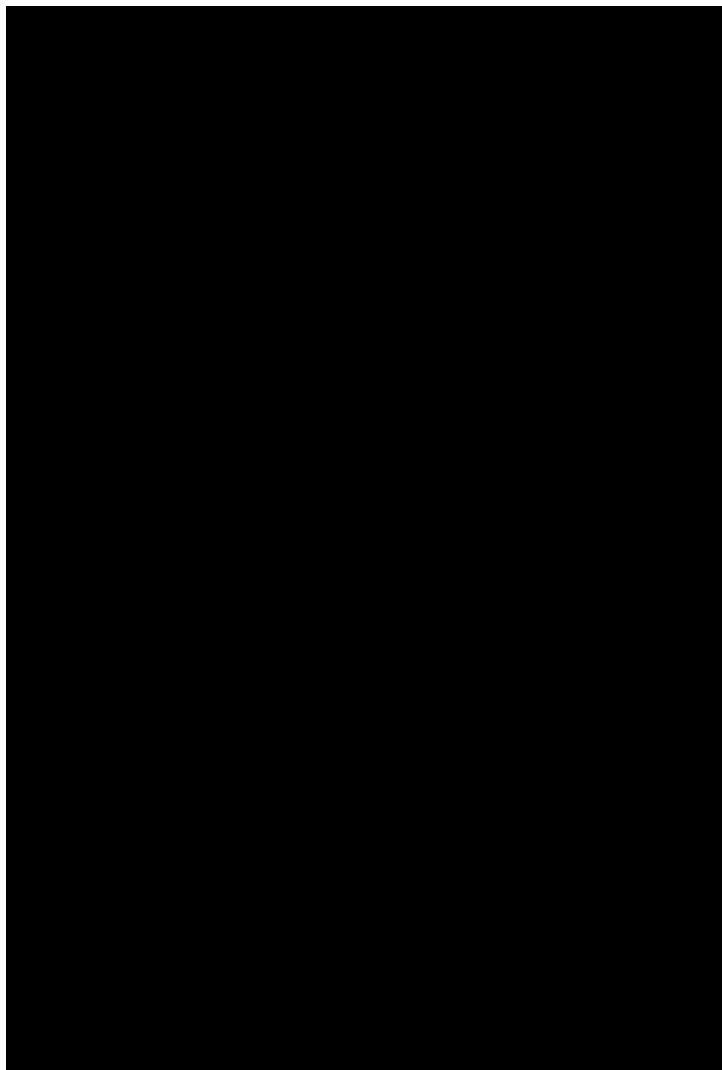
En los inicios de la década de los sesenta, hubo un estancamiento en el modo de producción a nivel mundial, por esto mismo los japoneses desarrollaron una nueva forma de producción a la que llamaron “Lean Production” mejor conocido como sistema de producción magro que fue diseñada con la finalidad de contrarrestar dicho estancamiento. Para los años setenta surgen nuevos progresos en varias áreas como la electrónica y la computación, por lo que se dio un tipo de revolución industrial en la industria automotriz, principalmente por la implantación de procesos automáticos y robotizados. En esta década es cuando la mano obra tiende a ser desplazada en varias etapas del proceso productivo por las nuevas máquinas que van surgiendo.

3 Enrique Dussel Peters, (1999), Reflexiones sobre conceptos y experiencias internacionales de industrialización regional. En: Dinámica Regional y Competitividad Industrial. Coordinadores: Ruiz Durán Clemente y Dussel Peters Enrique. México, Edit Jus, pág. 63.

Estos procesos influyeron de manera importante en E.U. ya que este poderoso país dejó su hegemonía de principal productor automotriz mundial debido al rezago tecnológico y organizacional de sus empresas así como una política dispendiosa de su gobierno.

1.4.3 Consorcios

En la actualidad las fusiones entre grandes consorcios son más frecuentes cada día y no sólo del mismo rubro sino que las compras se hacen entre corporativos de distintas índoles. Todo esto con el fin de aumentar su competitividad y por ende sus ingresos. El poder económico de las grandes empresas automotrices transnacionales, según la revista Fortune se concentra en 27 empresas, las más importantes a nivel mundial o que tuvieron mayor actividad durante el año 2000, reflejándose esto en sus ingresos. A continuación se muestra una tabla con las 27 empresas y sus respectivos ingresos en millones de dólares durante el año 2000:



Estas cantidades están medidas en millones de dólares y la suma de todas ellas nos da un total de **1,286,994 millones de dólares**. Cabe señalar que no todas estas empresas se dedican a la producción de vehículos en su totalidad, hay varias que explícitamente se dedican a diseñar piezas para automóvil o camión.

1.4.4 La producción de automóviles durante el siglo XX

En el mundo la industria automotriz se ha dividido en 3 grandes regiones a lo largo del siglo XX con sus respectivos países hegemónicos; Europa con Alemania, Norteamérica con E.U. y Japón. La abundancia del petróleo, el sistema de transporte, las grandes distancias entre los hogares y los centros de trabajo así como la extensión del país en los E.U. provocaron que los vehículos se utilizaran de una forma más frecuente y en recorridos cada vez más largos. La

producción en masa, el poder adquisitivo de los estadounidenses y una demanda creciente lograron reducir los costos de producción. En los E.U. en la década de los cincuenta había un automóvil por cada 3.5 habitantes, en cambio en Europa el desarrollo fue más retardado porque sus distancias eran menores, el precio de la gasolina era alto y sobretodo porque existe una amplia red ferroviaria. Así como en E.U. había a mediados de siglo un auto por cada 3.5 habitantes en Canadá la relación era de 6.6, en Inglaterra de 18, en Francia de 24, en Italia de 107, en Alemania de 133 y en Japón de 564.

En el año de 1952 en el mundo se produjeron 5,538,959 vehículos (el 73% de los automóviles y el 63% de camiones fueron de origen estadounidense). De 1952 a 1965 la producción mundial de vehículos se triplicó, E.U. creció más del 100% y de cada 2 autos que había en el mundo uno era de origen estadounidense. Pero al paso de los años han cambiado los papeles, sus competidores fueron incrementando su participación en el mercado mundial mientras que los E.U. perdieron participación en dicho mercado. A principios de los noventa Japón producía el 25% de la producción mundial mientras que E.U. sólo el 20%. Los japoneses exportaban poco más del 50% de su producción y de estas exportaciones la mayor parte se dirigía a los E.U. he aquí el éxito japonés y la caída estadounidense. La industria automotriz europea se caracterizó y diferenció de la estadounidense y japonesa debido a su fragmentación, sus niveles de productividad y rentabilidad así como a su dimensión nacional. Dentro de esta industria europea se buscan nuevos centros de producción pero que sean principalmente dentro de su continente además de que su producción se dirige a satisfacer su mercado interno. Y aunque algunas compañías europeas han establecido plantas fuera de sus fronteras, su tendencia no es hacia la mundialización sino que se dirigen hacia una europeización ya que muchos de sus consorcios están realizando grandes inversiones y fusiones dentro de la misma comunidad europea.

1.5 Estrategias Empresariales

Durante el siglo XX se noto una lucha constante entre las grandes potencias del mundo disputándose la hegemonía de la industria global que por excelencia es la automotriz, también se ha visto como los países en vías de desarrollo se van integrando a los bloques económicos dependiendo de la parte de dicha industria que han querido desarrollar o especializar.

Cabe mencionar que la relación existente entre una empresa transnacional y la nación en la que se ha establecido es demasiado importante, porque una empresa decide en qué lugar va a instalar su base de operaciones dependiendo las ventajas competitivas Además de que el país sabe de antemano que cuanto mejor le vaya a esta nueva empresa mejor le irá al país ya

que esta empresa estará impulsando el desarrollo que todo país en vías de desarrollado o en transición busca.

Las grandes empresas han buscado abarcar de una forma más eficiente el mercado mundial, han organizado sus muy variadas producciones en redes del modelo de la empresa transnacional que funciona con una casa matriz y varias filiales estas por lo regular se encargan sólo de una parte específica de la producción, además de que son instaladas en un país distinto a donde se encuentra ubicada la casa matriz, esto en muchos casos es porque con el método de las empresas filiales se evitan barreras arancelarias y se vende de manera directa. *“Para los años setenta y principios de los ochenta la gestión empresarial se transformó aprovechando las ventajas competitivas, dando como resultado la empresa internacional.”* ⁴

El modelo de producción japonés dio a conocer que hasta las empresas más pequeñas contribuyen al desarrollo de la productividad y la disminución de los costos, gracias a la especialización y la diversificación de productos.

1.6 Nissan

Desde su fundación en 1933 hasta mediados de los años noventa esta empresa ya contaba con más de 44,782 empleados alrededor del mundo, fabricando desde maquinaria textil hasta productos aeroespaciales, incluyendo vehículos automotrices. Esta diversificación obedece a las necesidades de cubrir casi todo el mercado mundial en cada rubro de los distintos productos que elabora esta empresa. Este éxito lo han logrado gracias a las enseñanzas que les ha dejado el toyotismo, donde aprendieron a combinar los adelantos tecnológicos con las mejoras en la organización del trabajo.

Capítulo 2. El papel de la Industria Automotriz en México

2.1 Aparición y puesta en marcha de la Industria Automotriz en México

La industria automotriz terminal aparece en México de forma definitiva a mediados del siglo XX, pero hay indicios de que esta industria hace su aparición en territorio nacional entre 1908 y 1925, ya que en este periodo es cuando se empiezan a observar los primeros vehículos de origen norteamericano circulando por las calles del país. En este periodo no existía ninguna ensambladora ni lo que se conoce como la parte terminal, por lo que todos los automóviles se importaban completos desde E.U. En 1926 se instalan las primeras líneas de montaje en México por parte de Ford Motor Company, sin embargo casi todos los insumos necesarios para la producción de los vehículos eran importados, ya que en México era casi nula la elaboración de autopartes, y durante el periodo 1926-1947 las ensambladoras que operaban en el país, trabajaban casi sin restricciones legales, además de que el gobierno les otorgaba cualquier tipo de concesiones; facilidades, exenciones de impuestos y una libre importación de vehículos.

A partir de los años sesenta la industria automotriz mexicana presentó un acelerado proceso de diversificación y modernización, y es aquí cuando comienza una nueva fase denominada la intensiva. Los establecimientos que comienzan a operar se enfocaban en una estandarización y en la producción de bienes de consumo duradero. De aquí surge la industria nacional de autopartes, la cual fue promovida por las políticas del gobierno federal de aquella época.

2.1.1 El Gobierno Mexicano

De la década de los cincuenta hasta la década de los setenta México fue un país con una economía fuerte porque había presentado un crecimiento continuo, una gran expansión industrial basada en la sustitución de importaciones y una inflación baja, pero con todo y esa fortaleza económica, México seguía sin conseguir una industrialización. México mantuvo políticas de tipo proteccionista para que su planta industrial tuviera un progreso considerable aparte de que su mercado interno era lo suficientemente fuerte para ser el eje principal de la economía nacional hasta principios de los ochenta. Después del auge el país llegó al fracaso ya que se vio limitado a la hora de diversificar sus productos de exportación y sus mercados, por lo que sus ingresos vía divisas eran mínimos por el simple hecho de que sus exportaciones no eran lo suficientemente considerables. Después de presentar problemas en su economía optó por impulsar un libre intercambio comercial aunado a las sugerencias de los organismos económicos internacionales, como estrategia para volver más eficiente su economía y así evitar la inflación buscando de nueva cuenta el camino hacia el crecimiento, por lo que se tomó la decisión de hacer a un lado el modelo de sustitución de importaciones porque se había agotado.

México estuvo en un proceso de transición en el que se cambió de modelo de crecimiento, donde las exportaciones petroleras dejaron de ser la prioridad ya que a principios de la década de los ochenta las exportaciones de petróleo crudo representaban el 74% de las totales mientras que las manufactureras sólo representan el 16% de las totales, porcentajes que con el paso del tiempo fueron cambiando de forma sustancial, por lo que el país unos años más adelante ingresa a la OMC para después de esto institucionalizar la apertura comercial y enfocar el crecimiento hacia las exportaciones.

La industrialización orientada a las exportaciones propone las siguientes metas macroeconómicas; que haya libre comercio, apertura total de las economías, abolición de las barreras arancelarias y no arancelarias, estrategias anti-inflacionarias y un estado minimalista ligado a políticas fiscales y monetarias restrictivas. ⁵

México fue por muchos años uno de los países con la mayor estructura proteccionista a nivel mundial, trato de lograr un desarrollo vía sustitución de importaciones. En varias ocasiones estableció decretos gubernamentales que regulaban la relación de una industria nacional con las empresas extranjeras, con la finalidad de proteger su mercado interno.

Al principio se establecieron cuatro decretos: el primero fue el de 1962 donde se establecía que los vehículos debían contener mínimo 60% de sus partes de origen nacional y se prohibía la importación de motores, neumáticos y acumuladores, el segundo fue el de 1969 donde se ratificaban los puntos anteriores, en el tercero se fijaba un 51% como parte del capital nacional para la industria terminal y del 60% para la de autopartes; el cuarto decreto fue el de 1977 donde se ampliaba el grado de integración de componentes a utilizar en la industria terminal quedando en un 80%. Los decretos y la política de industrialización elevaron 3.9 veces la producción de autopartes de 1960 a 1975, además de que incrementó el empleo de 3,000 a 19,548 trabajadores. El problema fue que estas personas recibieron un salario mucho menor al de los que laboraban en la industria terminal.

En 1983 surge un nuevo decreto en el que se buscaba la racionalización de la industria mediante la disminución del número de modelos existentes y un fomento a las exportaciones. Ya no habrían más cuotas de participación para el mercado interno y ya se permitiría la importación de automóviles siempre y cuando existiera superávit comercial. La competencia se volvería más directa. En 1989 se emitieron dos decretos, con la finalidad de que se adecuaran a las necesidades del país la industria automotriz y que se modernizara la industria manufacturera. Uno de los decretos se encaminó al fomento y modernización de la industria automotriz mediante la implantación de nuevas reglas que regularían la producción e importación de vehículos. El otro decreto buscaba la modernización y el fomento de los vehículos de transporte mayores a 8.9

toneladas. Sus metas eran crear condiciones para que esta industria se adaptara a los cambios que México estaba presentando como la liberación comercial y la desregulación económica.

En la década de los ochenta al principio México decide cambiar su modelo de crecimiento, se inserta en una modalidad que unos años más adelante será crucial para el desarrollo de cualquier país, a esta modalidad se le conoce como *GLOBALIZACIÓN* y al final de esta década surgen los últimos decretos gubernamentales. Esta nueva tendencia se caracteriza por la flexibilidad productiva creciente y por los encadenamientos mercantiles globales. Aquí se desarrolla la liberalización de los flujos comerciales y de capital que generan impactos regionales locales. Las consecuencias de la globalización se concentran en regiones o localidades porque estas son unidades socioeconómicas. La globalización se ha desarrollado de manera masiva y explosiva como resultado de las

5 Enrique Dussel Peters, (1997), *La Economía de la Polarización*, México, Editorial Jus, Pp 36.

innovaciones tecnológicas en la producción flexible y en los encadenamientos mercantiles globales debido a las tecnologías de información.

La economía mexicana en su conjunto le ha dado mucha importancia a la industrialización en ciertas regiones por que generan un crecimiento endógeno además de que *“este estímulo para el crecimiento territorial ha estado imbuido de políticas públicas y privadas de promoción empresarial en una visión de globalización y territorialidad que persiguen la competitividad y con ella el desarrollo nacional.”*⁶

En el mundo entero actualmente se relacionan unos con otros por conveniencia ya que en la actualidad cualquier repercusión económica que presente algún país trae consecuencias en los países aledaños, su región o explícitamente en la economía mundial. *“Por esto mismo se han formado bloques económicos y firmado tratados de libre comercio.”*⁷

2.2 Papel económico de la Industria Automotriz en México

La industria automotriz en México ha sido una de las más importantes industrias dentro de la economía en las últimas décadas, ya que su crecimiento se puede considerar como constante y es el rubro en donde se puede observar que tan eficiente es la industrialización que va desarrollando el país. La importancia de esta industria se corrobora en la modernización del aparato industrial, en su impacto en el comercio exterior y la influencia de este en el crecimiento de la economía nacional, además del arrastre que tiene esta industria con otras, ya que

demanda muchos productos para la elaboración de sus vehículos, dentro de los productos demandados podemos encontrar; el aluminio, el petróleo, los textiles, el vidrio, el cobre, el plástico, el hule, etc. Gracias a esta industria se generan otras obras como la construcción de carreteras, los servicios de reparación y mantenimiento de todos los vehículos existentes, los financiamientos para la compra de sus productos, los transportes colectivos, etc. Lo que genera una derrama económica bastante grande.

Antes del auge de la industria automotriz, el crecimiento de la economía se medía por el éxito de sus exportaciones petroleras, en la actualidad otras ramas han cobrado gran importancia dentro de la economía mexicana, principalmente la electrónica, la textil y la automotriz. Para 1990 las exportaciones petroleras alcanzaban un 33% del total exportado mientras que las exportaciones manufactureras ya habían incrementado su porcentaje de exportación llegando a un 55% del total. Esto se debe en gran parte a que el índice de las exportaciones creció a una tasa de crecimiento promedio anual del 20% en el periodo de 1982 a 1990 mientras que las exportaciones petroleras presentaron un decremento anual del 7% principalmente por la baja internacional del precio del petróleo.

Esta industria en el inicio de la década de los noventa aportaba el 2.3% del PIB y el 9% del PIB manufacturero y generaba más de 400,000 empleos lo que implicaba una ocupación del 10% del total de

6 Clemente Ruiz Duran, (1999), Territorialidad, industrialización y competitividad local en el mundo global, Dinámica Regional y Competitividad Industrial.

Coordinadores Clemente Ruiz Duran y Enrique Dussel Peters, México, Editorial Jus, Pp 14

7 Secretaria de Desarrollo Económico de Aguascalientes, (2001), La Industria Automotriz y de Autopartes en Aguascalientes. www.aguascalientes.gob.

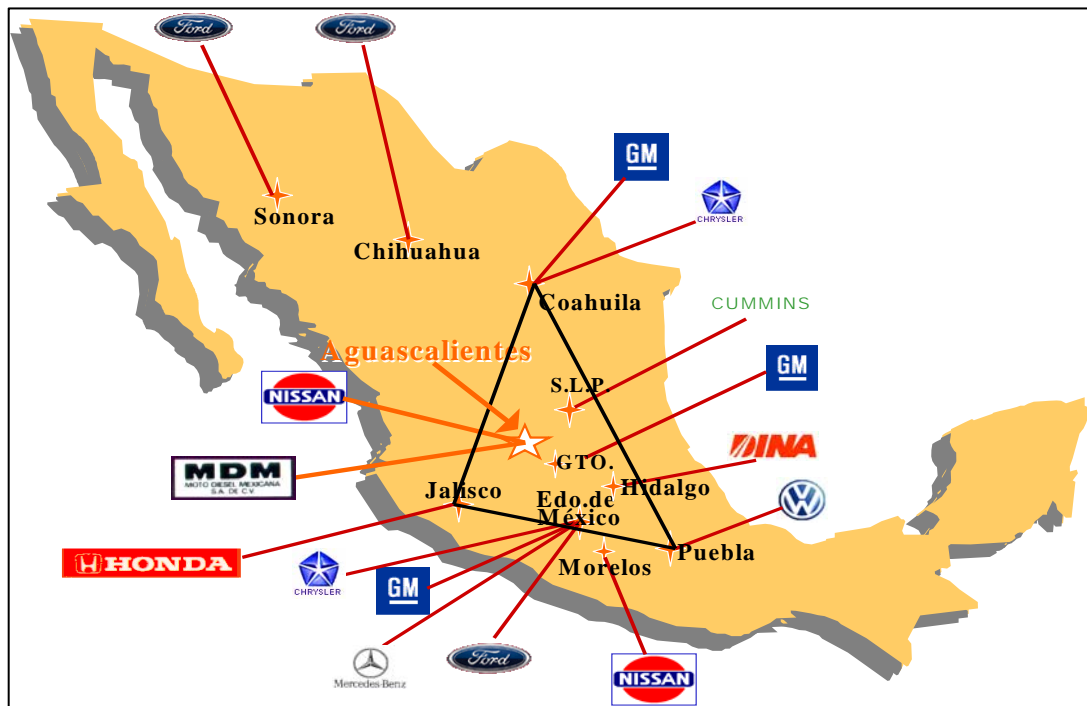
trabajadores dedicados a las manufacturas, para el año 2004 generó más de 468,000 empleos y su participación subió al 13% dentro de la generación total de empleos en las manufacturas.

La industria automotriz mexicana se compone de 3 partes: la industria terminal, la de autopartes y la de distribución, esta industria se ha caracterizado por la elaboración de automóviles, camionetas, camiones ligeros y pesados, autobuses foráneos, tractocamiones, transmisiones, motores y partes para motor. Aunque operan más empresas, la producción se ha concentrado en 5 empresas: General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen y Nissan. Dichas empresas en la actualidad son capaces de producir más de 1,000,000 de automóviles y 830,000 camionetas y camiones en un año y poco más de 2,100,000 motores para el mismo periodo. *“Por todo esto México se encuentra entre los primeros 12 productores de vehículos a nivel mundial.”* ⁸

En México a finales de la década de los noventa operaban ocho grandes productores de vehículos a nivel mundial, además de Ford, General Motors, Chrysler, Nissan y Volkswagen se

han incorporado al mercado nacional Honda, Renault y BMW. Además de que el país también cuenta con cuatro productores de motores diesel que son: Moto Diesel Mexicana, Motores Perkins, Cummins y Mercedes-Benz. A continuación se muestra un mapa donde se observa la localización de las plantas productoras de estos grandes productores.

Ubicación Geográfica de las Principales Plantas Automotrices y de



Motores en México

FUENTE: Imagen de la industria nacional de autopartes. INA

8 Secretaría de Desarrollo Económico de Aguascalientes. Ob. Cit.

La producción de la industria automotriz mexicana ha presentado un crecimiento constante desde mediados de la década de los ochenta hasta la actualidad; en 1986 la producción de vehículos fue de 280,000 unidades, para 1990 esa cantidad se incremento a 830,000 vehículos, en 1994 la producción fue de 1,134,768 unidades y para el año de 2005 la producción total de vehículos automotrices fue de 1,673,992 unidades. En este 2005 la producción dirigida a las exportaciones fue de 1,192,850 unidades mientras que para el mercado interno la producción fue de 481,142 unidades, y es aquí y gracias a esta producción por lo que México pasó a ser el productor de vehículos automotores número 11 a nivel mundial.⁹

Como se mencionó la industria automotriz mexicana ha ido creciendo de forma constante y un ejemplo claro de esto es que su participación en el PIB manufacturero pasó del 9.1% en 1980 al 13% en 1993 y al 16% en 2004. El personal ocupado pasó de 150,000 empleados en 1982 a 450,000 en 1994 y a 468,115 en 2005 por lo que esta industria generó el 13% de los empleados dentro del sector manufacturero.

Para 2003 el parque vehicular en México por su tamaño ocupó el segundo lugar en América Latina y el décimo lugar a nivel mundial ya que contaba con más de 14 millones de vehículos circulando con una edad no mayor a los 35 años, eso sin contar a los automóviles ilegales y los fronterizos. Además en México hay un registro de automóviles y camionetas que señala que en México hubo un total de 650 modelos de vehículos durante los años 1965 a 1998. Esto representa muchas y variadas oportunidades para los productores de partes automotrices y los negocios dedicados al mantenimiento y servicio de los vehículos.

2.3 Principales indicadores económicos de la industria automotriz mexicana.

2.3.1 Empleo

A principio de los años ochenta el empleo generado por el sector automotriz mexicano era de 260,000 personas aproximadamente, para mediados de la década de los noventa el empleo registrado era cerca de las 450,000 personas y para el año 2005 la ocupación era de casi 270,000 personas lo que significaba un 13% del personal ocupado dentro del sector manufacturero; llegó a emplear más de 511,000 personas en el año 2000. El personal ocupado en esta industria se divide en 4 ramas; la industria terminal, la de autopartes, la maquiladora y los distribuidores.

2.3.2 Producción

La producción de vehículos en México ha dado un gran salto en las últimas dos décadas. A principios de los años ochenta México produjo 480,000 vehículos, en 1991 la producción fue de 971,000 vehículos y en el año 2005 fue de 1,673,992. Este gran salto, que implica la triplicación de la producción se debe al incremento en la producción de vehículos destinados a la exportación. En 1980 sólo se fabricaron 18,000 vehículos destinados a la exportación mientras que para 1991 esa cifra fue de 359,000 vehículos y en 2005 fue de 1,192,850.

La producción de vehículos mexicanos desde principio de los años ochenta sufrió un gran cambio desde que se empezó a dejar a tras el modelo de sustitución de importaciones ya que se incrementó de gran forma la producción porque se le dio prioridad a las exportaciones, por lo tanto dicha producción de vehículos en un lapso de 20 años aproximadamente se triplicó. En la década de los ochenta el crecimiento promedio de la industria automotriz mexicana fue del 6.5% el cual es superior al crecimiento del PIB manufacturero que fue del 2.1% y del sector secundario que fue del 1.8%.

En la siguiente tabla se muestra la participación de la industria automotriz en el PIB total y en el PIB manufacturero, en el periodo 2000 – 2004, donde se observa su comportamiento positivo en los últimos años.

Cuadro 1

Participación de la Industria Automotriz en el PIB Total y en el PIB Manufacturero					
A precios Constantes de 1993 en miles de pesos					
Año	PIB TOTAL	PIB Manufacturero	Ind Automotriz	%en el PIB Total	%en el PIB Manufacturero
2000	2,731,579,343	1,054,175,125	176,552,613	6.4	16.6
2001	2,707,542,104	1,015,270,084	167,124,456	6.1	16.4
2002	2,741,630,620	1,024,067,759	173,904,068	6.3	16.8
2003	2,779,647,133	1,020,617,356	167,205,250	6.1	16.3
2004	2,921,990,008	1,086,742,683	174,412,230	5.9	16.02

Fuente: tabla propia elaborada en base a datos de; La industria Automotriz en México. (2006), INEGI,

Serie de Estadísticas Sectoriales

Al final de la década de los noventa y principios del siglo XXI México se encuentra entre los 12 principales países productores de automóviles a nivel mundial, éste grupo de países produce el 92% de esa producción. México y Brasil son los únicos países latinoamericanos que se encuentran en este grupo de productores.

2.3.3 Balanza Comercial

La industria automotriz mexicana ha venido de menos a más ya que conforme pasa el tiempo cada día va obteniendo mejores resultados y su producción cada vez es más importante a nivel mundial.

A raíz del decreto de 1977 se observó un repunte significativo en las exportaciones de la industria automotriz, lo que hizo que se elevaran de 415 millones de dólares en 1980 a 5,642 millones de dólares en 1991. 10

Dentro de las exportaciones, lo que tomó mayor importancia fue la exportación de automóviles y la de motores. Los automóviles pasaron de 129 millones de dólares a 3,778 millones de dólares de 1980 a 1991. Las exportaciones de motores también se incrementaron de gran forma ya que en 1980 fueron de 33 millones de dólares mientras que para 1991 fueron de 1,196 millones de dólares. También es importante mencionar que la producción de motores pasó de 320,301 unidades en 1982 a 1,428,937 para 1988 y a más de 2 millones para el año 2000, estas exportaciones ocuparon el tercer lugar en la generación de divisas para el país en la década de los

10 Saavedra González Víctor, (2001), Importancia y perspectivas de la industria automotriz ante el tratado trilateral. Tesis, UNAM, Facultad de Economía, México

ochenta por lo que se convirtieron en un sector de alta prioridad para la economía nacional. Los motores y los automóviles contribuyeron con el 80% de las exportaciones totales de la industria automotriz mexicana. En el año de 1998 las exportaciones mexicanas representaron el 39.5% del total realizado por toda Latinoamérica. Además para este mismo año las exportaciones manufactureras representaron el 91% de las exportaciones totales. Todo esto se debió a la marcada orientación de la producción hacia el sector externo, principalmente hacia los E.U. generando un impacto positivo en la balanza comercial y una desconcentración geográfica de la producción ya que las plantas automotrices se han trasladado o instalado en el centro y norte del país principalmente. El peso económico de la industria automotriz equivalió al 2.5% del PIB en 1992 y el 9.7% del PIB manufacturero. En este mismo año aproximadamente unos 6,400 millones de dólares, es decir el 40% de las exportaciones manufactureras, fueron productos automotrices.

En la década de los noventa la industria automotriz mexicana estuvo conformada por 5 empresas ensambladoras que disponían de 31 plantas, también estaba integrada por 540 fabricantes de partes automotrices, 165 maquiladoras, poco más de 1000 distribuidores y más de 10,000 empresas dedicadas al mercado de las refacciones además de que esta industria aportó con un 15% del empleo total de la industria manufacturera nacional. A principios de la década de los noventa la mayor parte de la inversión extranjera directa se destinó a ampliar la producción automotriz destinada al mercado externo y esto se debió a que muchas industrias tenían como meta prioritaria la satisfacción de su mercado externo.

Esta industria también cuenta con una fuerte dependencia respecto a la producción intermedia de muchas otras ramas, por lo que se vuelve un motor directo o indirecto de la producción de dichas ramas y éstas a su vez impulsan a sus ramas que las abastecen. Aquí es en donde se puede ver y medir el grado de integración que tiene la industria automotriz con sus principales proveedores y el grado de eficiencia con que operan, además de que en esta conjunción es donde se van a determinar los precios y costos que repercutirán en el precio final

de cualquier vehículo. *La industria automotriz es estratégica para México ya que después de la petroquímica es su principal proveedora de divisas.* ¹¹

2.4 Condiciones de oferta y demanda

El auge del sector exportador de la industria automotriz mexicana desde principios de los ochenta se debe en gran medida al lento crecimiento del mercado interno. Este auge contribuyó al incremento del déficit comercial hasta 1995 donde cambió para tener un superávit. La CEPAL señaló que el auge que presentó México se debió a la globalización de su industria enfocada al incremento de sus exportaciones y la disminución de sus importaciones. Gran parte del incremento exportador fue generado por las tres grandes empresas automotrices estadounidenses que operan en México desde hace muchos años. Ha sido tan significativo el auge exportador que los envíos de automóviles representaron más del 10% de las exportaciones totales durante 1998, eso sin contar todos los demás componentes automotrices que se venden al exterior, porque si se suman el porcentaje sería del 20% y serían aproximadamente más de 23,600 millones de dólares en términos monetarios.

¹¹ Buzo de la Peña Ricardo Marcos, (1997), Las Industrias Manufactureras Estratégicas (anexos 300 A y 300 B del TLCAN). La integración de México al mercado de América del Norte. UAM Azcapotzalco. Biblioteca de ciencias Sociales y Humanidades. Serie Economía. Pág 231

Dentro del comercio exterior mexicano se tiene registrado que en 1980 la industria automotriz mexicana exportó 18 mil unidades, 58 mil en 1985, 278,568 en 1990, 575,779 en 1994 y casi 1,200,000 vehículos en 2005, con estas cifras México incrementó su participación en las exportaciones mundiales pasando del 0,1% en 1980 al 1.8% en 1990, además de que en 2005 dentro de la producción mundial México participo con el 3.2%, gracias a esto México se ubicó dentro de los 10 principales países exportadores y productores de automóviles a nivel mundial. Por lo que respecta a cantidades de dinero, cabe señalar que en 1980 la balanza comercial dentro del sector automotriz registró un monto de 415 mil millones de dólares por concepto de exportaciones, en 1984 fue de 1,446 millones de dólares, en 1988 fue de 3,540 millones de dólares y en 1993 las exportaciones alcanzaron los 8,900 millones de dólares.

2.5 Los consorcios y sus proyecciones

La llegada de las grandes empresas automotrices internacionales al territorio mexicano se dio mucho antes de la firma del TLCAN. La participación en la inversión extranjera directa por parte de Chrysler, Ford, Nissan, Volkswagen y General Motors representó al 17.6% del total de la inversión extranjera directa durante el periodo 1986 – 1996. La inversión de estas cinco empresas superó por mucho a la inversión de cualquier otro grupo de empresas dedicadas al mismo ramo. *Algunos de los automóviles fabricados en México, los destinos comerciales y la*

reestructuración en otras unidades, revelan que las compañías automotrices eligieron a México como parte de una estrategia de redespiegue de sus inversiones y producción. ¹²

La proximidad física entre las empresas involucradas constituye una ventaja de localización al abatir los costos de transporte y los tiempos de espera. *La empresa pasa de ser una unidad meramente económica a un sistema integrado por elementos vinculados y coordinados por flujos de información.* ¹³

La reestructuración de la industria automotriz mexicana ha implicado la modernización y la instalación de nuevas plantas dotadas con la tecnología más moderna. Con la implantación del sistema Toyota se han obtenido nuevos y mejores resultados, de 1987 a 1996 el PIB per cápita de los trabajadores dedicados a este rubro se ha incrementado en términos reales y la producción de autos por persona se incrementó de 12 vehículos por persona a 18.8 vehículos.

Nissan ha elegido a nuestro país para instalar una planta automatizada y así reestructurar las ya existentes en la lógica de la flexibilización de los procesos productivos y de trabajo, aprovechando las condiciones que le permiten su rentabilidad bajo la perspectiva de la creciente competencia que caracteriza el mercado automotriz del continente americano. ¹⁴

12 Vidal Gregorio.(2000), "Comercio exterior, inversión extranjera, y grandes empresas en México". Revista Comercio Exterior, Vol. 50, No 7.

13 Carrillo Jorge y González López Sergio.(1998) "Mercedes-Benz, BMW, y Volkswagen en México: proveedores y estrategias". Revista Comercio Exterior. Vol. 48, No 10

14 Nuñez Neria Ivonne y Rodríguez Demesa Cuauhtémoc.(1999), Reestructuración Automotriz en México: El caso de Nissan Mexicana. En: Reconversión Industrial y

Aprendizaje Tecnológico en México. (Visión global y Análisis Sectoriales). Coordinador: Miguel Ángel Rivera Ríos. UNAM Facultad de Economía. Pág 161

2.5.1 Papel de México dentro de la visión de los grandes consorcios

En la década de los ochenta la crisis mundial iba en aumento y las deudas externas crecían constantemente, esto trajo un rezago económico, sobre todo para los países latinoamericanos que no quedaron integrados a las grandes potencias como en su caso lo hicieron algunos países asiáticos. En la siguiente década surgieron varios países dentro de la escena mundial, a estos países se les conoció como los países emergentes, entre ellos México. Este grupo de países consolidaron su integración al mercado mundial debido a sus vías productivas, comerciales y sobre todo a las financieras. Al aparecer dentro de estos países emergentes a principios de los años setenta surgió un cambio estructural a nivel mundial, nació una nueva división internacional del trabajo basada en la fabricación específica de alguna parte automotriz y/o aprovechando la mano de obra barata de alguno de ellos. *Después con la internacionalización del fordismo, algunos países en desarrollo pasaron a conformar plataformas de exportación de bienes o segmentos de bienes intensivos en mano de obra, entre ellos México.* ¹⁵

2.6 Papel de México en la Economía Mundial

En el balance del comercio exterior de las manufacturas mexicanas se ha notado que el comercio interindustrial de la industria automotriz mexicana es de los más dinámicos e importantes del país. Esto hace notar que la estrategia de las grandes empresas automotrices transnacionales mediante sus inversiones y su comercio internacional localizan a México como un centro de operaciones de suma importancia para sus operaciones dentro y fuera del país, ya sea para la venta interna de sus vehículos y/o también el aprovechamiento de las distintas firmas de tratados de libre comercio que ha firmado México con el fin de ampliar su posicionamiento en el mercado mundial haciendo hincapié en el mercado norteamericano.

Las empresas automotrices que ya operaban en México vieron al país como una importante plataforma de exportación en un periodo en que el sector se encontraba inmerso en una fuerte reestructuración a nivel internacional, debido a la crisis petrolera y a la emergencia de productos asiáticos especialmente japoneses. Las tres grandes (General Motors, Ford y Chrysler) encontraron una gran oportunidad para mejorar su competitividad en el propio mercado de EU incrementando su capacidad exportadora desde México, Nissan adoptó la misma estrategia de producir motores y autos terminados para su planta de Tennessee, E.U. además de aprovechar las ventajas del TLC entre México, EU y Canadá. ¹⁶

Las estrategias de las grandes empresas automotrices transnacionales de invertir en nuevas y modernas plantas incrementó de forma significativa las exportaciones mexicanas, aquí es en donde se demuestra el papel tan esencial que ha desempeñado la industria automotriz mexicana en la competencia internacional y un ejemplo sumamente claro es la estrategia de crecimiento y desarrollo que ha presentado Nissan en su planta de

Aguascalientes. Debido a la instalación y crecimiento de esta planta muchas empresas japonesas han encontrado grandes estímulos para sus inversiones con el fin de localizarse principalmente en esa región o en otra parte de México y así aprovechar la cercanía con E.U. para lograr la explotación de las exportaciones.

15 Rivera Ríos Miguel Angel,(2000) México en la economía global. Tecnología, espacio e instituciones; en búsqueda de opciones al neoliberalismo, México, Edit. Jus, Pág 24.

16 Camacho Sandoval Fernando. (1999), La Industria Automotriz en Aguascalientes, 1980 – 1998. En: Dinámica Regional y Competitividad Industrial. Coordinadores Ruiz

Durán Clemente y Dussel Peters Enrique. Edit. Jus. UNAM. Pág 222 y 223.

2.7 El TLCAN y otros tratados

Como resultado de las oscilaciones provocadas por la crisis de los años ochenta y noventa además de las consecuencias de la baja en el poder adquisitivo, se buscó una nueva forma de seguir creciendo y esta salida fue la exportación de los productos que se producían internamente. En el caso de México para lograr la realización de esas exportaciones el país tuvo que firmar una serie de tratados de libre comercio principalmente con E.U. y Canadá, al que se le denominó Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Después de este tratado firmó otros con la Comunidad Europea, con el Mercosur y con algunos países en específico o con alguna región. Estos tratados sirvieron para modificar las perspectivas de las empresas capaces o en vías de exportar ya que se les abrió la posibilidad de vender sus productos en nuevos mercados. De aquí en adelante el mercado externo se volvió la prioridad de muchas empresas que operaban en México dejando en segundo plano al mercado interno. *El fortalecimiento de la tendencia a constituir acuerdos regionales de libre comercio abrió un capítulo nuevo en la integración de México y otros países de América Latina a la economía mundial lo que favoreció una mayor transparencia de capacidad productiva externa.*¹⁷

Sin embargo, los procesos de aprendizaje tecnológico tendieron a depender de una reestructuración de las funciones del estado y no de su debilitamiento. La economía mexicana empezó su reestructuración con condiciones tardías y muy adversas por lo que su transición no se ha consolidado aparte de que ha sido muy costosa y prolongada. Debido a esto, el comercio internacional y las grandes inversiones en varias ocasiones se han dirigido hacia Asia Oriental o hacia Canadá, pero México después de la firma del TLC ha logrado un posicionamiento más amplio y favorable. México ha entablado negociaciones comerciales con sus países vecinos o con sus socios comerciales que son mercados naturales, esto con el fin de ampliar sus mercados potenciales para que sus productos compitan en igualdad de condiciones dentro del mercado mundial teniendo un acceso preferencial.

Dentro de los muchos puntos o rubros que abarca el TLC hubo algunas *ramas industriales que merecieron un trato especial como son la automotriz y la textil; las de ensamble*

de vehículos y autopartes así como las productoras de fibras, hilos, telas y confección de prendas de vestir. ¹⁸

El oligopolio automotriz y el proteccionismo textil influyeron de manera trascendental en la firma del TLCAN por que se notó el peso de E.U. con todo y los intereses de sus corporaciones, así como el papel que jugarían las demás empresas con algún tipo de desventaja competitiva y tecnológicamente rezagadas sabiendo que el factor trabajo jugaría un papel muy importante. Con la entrada en vigor del TLCAN muchas empresas transnacionales se vinieron a establecer dentro del territorio nacional, principalmente en el norte del país. En su mayoría, estas empresas operaron bajo el régimen de maquila, pero con el paso del tiempo surgieron los problemas de abastecimiento por lo que empezaron a promover una integración con los proveedores locales. Este tipo de negociaciones se dio en todo el país e iba de los pequeños negocios hacia una vinculación con las grandes empresas.

17 Rivera Rios Miguel Angel, Ob. Cit. pág 36

18 Buzo de la Peña Ricardo Marcos. ob. cit, Pág 215

El rubro del sector automotriz dentro del TLCAN tiene como objetivo principal la eliminación de los aranceles en los tres países.

Antes de 1994 México aplicaba un arancel uniforme a las importaciones de vehículos del 20% mientras que Canadá y EU imponían uno del 9.2 y 2.5% respectivamente. Dentro de este tratado se estipula que EU elimine todos los gravámenes arancelarios el 1ro de enero de 1994 mientras que México y Canadá los disminuirán al 10% y 4.6% respectivamente y para el año de 2004 ya no habrá ningún arancel que pagar. ¹⁹

Como parte del TLC dentro del rubro de la industria automotriz surgieron varias disposiciones como la de que un automóvil debía contar con el 62.5% de partes nacionales. E.U. y Canadá deben ir incorporando después del décimo año de la firma una mayor cantidad de partes mexicanas dentro de sus productos cuando las exportaciones automotrices mexicanas recibirán el mismo trato para de esta forma ir eliminando la mayoría de los aranceles existentes.

CAPÍTULO 3 El desarrollo de la industria automotriz en Aguascalientes caso Nissan 1990 – 2000

3.1 Nissan

Nissan Motor Company nació el 26 de diciembre de 1933 en Japón como subsidiaria del grupo Nippon Sangyoo. A partir de esa fecha, Nissan ha trabajado arduamente para convertirse en la segunda empresa japonesa a nivel mundial dedicada a la producción de vehículos automotrices, sólo por detrás de Toyota. Nissan fue la primera empresa automotriz japonesa que estableció plantas fuera de Japón. En México, de las cinco empresas automotrices más importantes que operan actualmente, Nissan fue la última en iniciar operaciones. Se estableció en 1959 como distribuidora de autos de la marca Datsun, y en un principio se dedicó a la importación y distribución de automóviles. El 11 de septiembre de 1961 se constituye Nissan Mexicana S.A. de C.V. siendo la segunda filial del corporativo fuera de Japón. Para 1966 comenzó operaciones su primera planta ensambladora en el estado de Morelos ubicándose en CIVAC (Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca) donde se produce el primer automóvil mexicano: el Datsun Sedan Bluebird. Nissan Mexicana siempre se quiso distinguir de sus competidores nacionales y en 1972 comenzó con la exportación de sus unidades al mercado latinoamericano, después en 1975 fue la primera en establecer el primer laboratorio de pruebas de gases contaminantes en el país. En 1977 establece una planta de fundición ubicada en Lerma Estado de México y finalmente en el año de 1982 llega al estado de Aguascalientes a establecer su planta más compleja e importante, porque esta nueva planta sería la encargada de la producción de motores, de la fundición, del ensamble de autos, estampado y componentes, procesos que no o casi no se realizaban en sus otras filiales. Cabe señalar que Nissan desde su llegada a México hasta el año de 1984 se le conoció como Datsun.

El complejo Nissan de Aguascalientes México, aparece en 1982 cuando se establece por vez primera una planta de fundición de aluminio. Al año siguiente en 1983 se establecen un par de plantas más las cuales se dedican al estampado y a la producción de motores, con esto la planta de Aguascalientes comienza a exportar componentes mayores y motores a gran parte del mundo. Para el año de 1984 se expande la planta y se crea una unidad más encargada de la producción de transejes, en esta nueva unidad ya no es sólo capital japonés el invertido, en esta ocasión participan empresarios locales, pero en 1987 los japoneses adquieren la participación mexicana y en 1989 ya hay un solo complejo que es en su totalidad japonés.

Entre 1990 y 1993 Nissan Mexicana realizó cuantiosas inversiones para ampliar las plantas de motores, fundición, estampado y transejes así como para crear la planta de plásticos y la división de ensamble de vehículos. De esta manera por su capacidad de producción y su moderna tecnología, la planta de Nissan Aguascalientes se ha

convertido en el más avanzado centro manufacturero de automóviles de toda Latinoamérica.²⁰

El surgimiento de la industria automotriz en Aguascalientes se le puede señalar como relativamente nuevo ya que su establecimiento es de principios de la década de los ochenta y no como otras que se establecieron en la década de los veinte. Esta nueva industria en el estado surge por el establecimiento de las plantas Nissan Mexicana y Moto Diesel Mexicana. Desde principios de la década de los noventa operan nueve plantas en el complejo de Nissan Aguascalientes y se agrupan en dos grandes áreas: La División de Unidades Componentes

que incluye las plantas de fundición de aluminio, transejes y motores. Esta área tiene la capacidad de fabricar

20 Secretaría de Desarrollo Económico de Aguascalientes (2001), ob. cit.

560 mil motores, 154 mil transejes y fundir 22,800 toneladas de metal por año. Y la División de Vehículos que es la parte terminal del proceso, que comprende las plantas de estampado, carrocerías, pintura, plásticos y ensamble. Esta área tiene la capacidad de producir 10 mil vehículos mensuales en dos turnos diarios. La planta encargada de la producción de motores es el eje central de la división componentes ya que no sólo representa la construcción más importante y la que ocupa a la mayoría de las personas que laboran en el complejo, sino que es el centro de operaciones de la mayor parte de las actividades de las plantas de transejes y fundición. Desde que inicio operaciones a principios de la década de los ochenta hasta abril de 1993 el complejo Nissan Aguascalientes produjo un millón de motores, cantidad que en 1995 fue duplicada y que desde entonces ha sido constante dicha producción.

Una de las características principales del complejo de Aguascalientes es que cuenta con un sistema de producción flexible, el cual le permite realizar uno o varios cambios en las especificaciones y así poder tener la posibilidad de producir en pequeños lotes de forma rápida y eficaz. Pareciera ser que el complejo cuenta con una línea de producción de gran escala que sólo se va a dedicar a la producción de un solo vehículo pero en realidad para cualquier ajuste que necesite el sistema, sólo se necesitan un par de minutos para realizar los cambios pertinentes.

En 1995, Nissan Mexicana es nombrada base de comercialización regional en virtud de que el 60% de las exportaciones de Nissan a Latinoamérica provienen de México. A partir de 1999, Nissan Mexicana produce desde su planta de Aguascalientes el modelo Sentra para todo el continente. Actualmente, Nissan Mexicana es una de las cinco ensambladoras más importantes del continente, ya que exporta unidades y partes a más de 35 destinos en el mundo y ofrece en cada uno de sus productos: **"La máxima satisfacción al cliente"** ²¹

Nissan Mexicana está constituida por tres complejos: CIVAC Morelos, que es la más antigua, la del Corredor Lerma-Toluca y la Planta de Aguascalientes. Estas tres plantas

producen el 15% de las autopartes que requieren los vehículos, un 50% es provisto por cerca de 160 proveedores nacionales y el restante 35% es suministrado por proveedores extranjeros. También cuenta con sus oficinas centrales en la Ciudad de México y con un laboratorio de pruebas ubicado en Manzanillo, Colima.

Al finalizar la década de los ochenta el capital japonés invertido en México por parte de Nissan sólo representaba el 55% de lo que representa a principios del siglo XXI, cifra que aumentó considerablemente en 1990 al realizarse las inversiones en la Planta de Aguascalientes en el área de ensamble con la finalidad de ampliar la Planta y sus capacidades, al finalizar la década de los ochenta Nissan invierte poco más de 1,000 millones de dólares para la ampliación de dicha planta. En la década de los noventa, Nissan Mexicana fue la abastecedora de partes mayores y motores a distintas regiones del continente americano como es el caso de Nissan Tennessee, E.U. Desde su llegada a México, Nissan ha buscado la hegemonía dentro del mercado interno, para esto ha incrementado de forma constante su participación en el mercado doméstico, en 1981 Nissan representaba el 11.6% de las ventas domésticas y en 1998 ese porcentaje pasó a ser del 20%, lo que representó la venta de más de 94,000 unidades y para el año 2005 las ventas fueron de 155,427 unidades representando el 22.2% de las ventas totales.

²¹ Nissan México, (2002), www.nissan.com.mx

Por lo que respecta a sus ventas al exterior, en 1972 la exportación de vehículos terminados únicamente fue del 1.9% del total de sus ventas, para 1980 ese porcentaje fue del 8.2% y para 1996 el porcentaje de exportaciones sube considerablemente a un 60.7% del total de sus ventas, en 2005 el porcentaje es aproximadamente del 50% pero sus exportaciones fueron de 151,079 unidades.

Cabe señalar que Nissan no fue la primera empresa ensambladora del estado, primero apareció Ómnibus Integrales y después le siguió Ruvesa, ambas se dedicaron al ensamble de autobuses. Ya estando establecidas estas empresas fue cuando surgió Nissan en la región y con la construcción en 1992 de la planta de ensamble, Nissan contó con una capacidad de producción de 120 mil vehículos por año lo que incrementó de forma favorable la industrialización del Estado. Tanto los trabajadores de la Planta de Nissan Aguascalientes como los dirigentes, dueños y el sindicato han establecido acuerdos para que las condiciones laborales sean lo más favorables para los empleados conforme va pasando el tiempo y dependiendo de sus aptitudes. En Aguascalientes para estimular la productividad se han impuesto incentivos y se otorgan premios económicos. Además de que existe una revisión salarial anual, esto se realiza para que los empleados estén lo más confortablemente posible y así evitar las huelgas porque tanto dueños como empleados saben que ese tipo de circunstancias afectan a las inversiones.

Dentro de Nissan Aguascalientes entre los trabajadores se ha implementado un método de organización denominado "Grupo de Mejoras". Las características que se espera que tengan los grupos de mejoras son en orden de importancia: identidad de grupo, autoridad y responsabilidad, autonomía, rotación de puestos y cohesión. Calidad, productividad, costo y entrega son los objetivos de la filosofía *genba kanri* y de los grupos de mejora. El método es la base para el entretenimiento de todo el personal que labora en la empresa y significa para toda Nissan Mexicana en sus diferentes plantas y centros del país, estandarización. ²²

En la actualidad, la planta de Nissan Aguascalientes se ha convertido en la parte más importante de la empresa Nissan México, debido a las dimensiones físicas del complejo ya que genera el 43% del empleo total de la corporación dentro del país, pero principalmente porque genera la mayor capacidad de producción de vehículos terminados y componentes mayores. La planta de Aguascalientes cuenta con una superficie de 183 hectáreas donde operan nueve plantas en las que se produce desde pequeñas autopartes hasta vehículos terminados destinados al extranjero. Nissan Mexicana lleva varios años exportando sus productos a más de 35 destinos en el mundo y a pesar de que disminuyó su participación en las exportaciones totales del país, sus exportaciones rumbo a los EU y Canadá se han incrementado en los últimos años. Debido a dicho incremento, Nissan ha ampliado su mercado externo, con estas nuevas exportaciones ya no sólo vendió sus productos en Centro y Sudamérica, con este nuevo giro en sus ventas se nota la diversificación que ha realizado la empresa en un mismo continente. *En México también se diversificaron las exportaciones, la planta de CIVAC se encargó de exportar hacia Centroamérica, Sudamérica y Sudáfrica mientras que la de Aguascalientes exporta hacia E.U., Puerto Rico, Hawaii y Japón. Durante el periodo de 1992 a 1997 el total de exportaciones de Nissan Mexicana presentó un crecimiento promedio de 13.03% siendo mayor la recuperación en la planta de Aguascalientes.* ²³

²² Camacho Sandoval Fernando, Ob. Cit. Pág 261

²³ Nuñez Neria Ivonne y Rodríguez Demesa Cuauhtémoc. Ob. Cit. Pág 160 y 161

Hay que resaltar que dentro de las plantas de Nissan hay diferencias entre ellas mismas, un caso concreto es que la planta de Aguascalientes es la más tecnificada de las 3 plantas que Nissan posee en México ya que cuenta con un mínimo de 100 a 120 robots. Aunque la planta de Aguascalientes fue la primera en introducir los círculos de calidad, en la planta de CIVAC es en donde han operado de una mejor forma, debido a que por la misma automatización de la planta hidrocálida el personal que labora ahí es más joven y su rotación es más elevada, por lo que se ven afectados dichos círculos de calidad.

Nissan a lo largo de su historia dentro el país ha tratado de ser constante e ir incrementando su participación en la producción de vehículos y camiones dentro del mercado nacional. El incremento sustancial en la participación total en la producción de vehículos

terminados empezó a mostrar una tendencia al alza a partir de la década de los setenta, pero fue en la década de los ochenta cuando llegó a su tope máximo histórico al alcanzar una participación del 33.9 % en 1987 en la producción de automóviles y el 23.8 % en la producción de camiones.

México ha sido tan importante para las aspiraciones mundiales de Nissan que dentro del territorio nacional se han mudado producciones enteras de otros países con el fin de que dentro del país esas producciones se realicen de mejor manera, más eficiente y económicamente. Con esto se le da paso a que otras producciones de Nissan que no tenían lugar para llevarse a cabo en alguna planta del mundo, se puedan realizar ahora en las plantas que quedaron libres gracias a que en México se realizarán las funciones que tenía dicha planta. Un ejemplo claro de esto sucedió en 1998 cuando el Corporativo Nissan opta por mudar la producción del Sentra y del 200SX de Tennessee E.U. a Nissan Aguascalientes, por lo que se producirán cerca de 160 mil vehículos, todo esto con el fin de que la planta de Smyrna en E.U. se enfoque a desarrollar y producir el nuevo Altima. Este tipo de mudanzas al país, pero sobre todo a la región de Aguascalientes le son muy benéficas ya que generan cuantiosas inversiones. En este caso se dio a conocer que Nissan invertiría unos 180 millones de dólares en el periodo 1998 – 2001 y que generaría más de 1,000 nuevos empleos, con el fin de satisfacer la nueva producción que se llevará a cabo.

La producción de vehículos automotrices se divide principalmente en cuatro categorías para todas las empresas y estas son: los subcompactos, los compactos, los deportivos y los de lujo. El mercado más grande es el que conforman los autos subcompactos ya que acapara casi el 70% de la producción total. Dentro del mercado nacional Nissan acaparó más del 50% de la producción total de autos subcompactos durante el 2005. En el volumen de la producción total con destino al mercado externo por parte de Nissan fue del 20.49% en el mismo 2005. A principios del siglo XXI Nissan comercializaba 5 distintos vehículos que eran el Lucino, el Sentra, el Platina, la Tsubame y el Tsuru. Para el año de 2005 ya sólo comercializa 3 vehículos, que son el Sentra, el Platina y el Tsuru. Durante el 2005 el auto que más se produjo para el mercado interno fue el Tsuru con 69,456 unidades y para el mercado externo fue el Sentra con 137,565 unidades. La planta de Nissan Aguascalientes es capaz de producir cerca de 2 millones de motores, de los cuales una gran cantidad se destinará a la planta CIVAC para que se ensamblen en autos y camionetas dentro de la misma o en alguna otra planta del extranjero.

Nissan Mexicana ha estado en una constante evolución y por lo mismo se ha ido reestructurando conforme pasa el tiempo e integrándose a una división del trabajo que es de tipo regional, donde se han automatizado importantes segmentos del proceso productivo, modificando la organización del trabajo y especializando cada planta, resultando una especialización específica en cada planta ya que cada una de ellas se ha distribuido por tipo de

mercado y producto. Durante su segunda etapa de crecimiento en 1992 la planta de Aguascalientes empezó a destinar parte de su producción al mercado externo, de ahí en adelante Nissan Mexicana es nombrada por la casa matriz de Nissan Motor Company como la base comercializadora regional de Centro y Sudamérica, siendo Chile a principios de los noventa el principal comprador de los vehículos que ahí se producen. Además de que se siguen exportando vehículos a EU, Japón, Hawaii y Puerto Rico. Para el 2005 encontramos a los siguientes países como compradores de los vehículos que Nissan produce en México a parte de los ya mencionados: Bahamas, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Curazao, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y otros.

Nissan Mexicana posee una distribuidora ubicada en la planta CIVAC que es la encargada de hacer llegar todos sus productos al destinatario final. En esta distribuidora se recibe la producción de las plantas de Aguascalientes y de la de Lerma, de aquí esta producción se distribuye a todo el territorio nacional y al extranjero. La planta de Nissan Aguascalientes es una de las más eficientes no sólo en México sino a nivel mundial ya que su productividad asciende a 12 vehículos por hombre al mes. Y dada esta cifra la planta de Nissan Aguascalientes es equiparable a la planta de Nissan en EU y superior a la planta de Nissan en Gran Bretaña. Muestra de su productividad es que en el periodo 1992-1993 la planta acumuló una producción de un millón de motores y transejes. Desde principios de la década de los noventa México se ha convertido en uno de los principales países exportadores de motores a nivel mundial, teniendo en Aguascalientes una marcada especialización ya que la planta de Nissan en ese estado produce 54 mil motores mensuales.

3.2 Desarrollo industrializador de Aguascalientes por parte de sus proveedores y socios comerciales

El proceso de industrialización en del estado de Aguascalientes se le considera como reciente ya que este fenómeno surgió con la llegada tardía de las grandes empresas transnacionales siendo Nissan Motor Company la principal empresa. Debido a este hecho existe en Aguascalientes un gran potencial para el desarrollo de proveedores dedicados específicamente al sector metal mecánico que es el sector que ha alcanzado la diversificación más amplia a partir de 1990. En la década de los noventa la planta de Nissan Aguascalientes contaba con 273 proveedores directos de materiales auxiliares y refacciones. A parte de esos proveedores directos hay otros que participan de forma indirecta pero que son de suma importancia para la economía de la región. Dentro de la rama automotriz en Aguascalientes existen 2,547 proveedores, siendo el 35.5% locales, 43.1% de los demás estados del país, 21.4% son extranjeros de los cuales 360 son norteamericanos, 112 japoneses, y 74 de otros

países. Sin embargo en términos de valor, de los 749.7 millones de pesos en compra de insumos durante 1997 sólo el 7.8% provino de la región mientras que el 67% son importados siendo estos los de mayor complejidad tecnológica y el restante 25.2% de los demás estados del país. Nissan está compuesta por tres plantas que producen cerca del 15% de las partes que componen a los vehículos ensamblados en dichas plantas, un 35% proviene de proveedores extranjeros y el restante 50% lo suministran lo más de 3,570 proveedores nacionales con que cuenta la empresa. ²⁴

²⁴ Secretaría de Desarrollo Económico de Aguascalientes (2001), *ob.cit.*

En los años ochenta la economía de Aguascalientes fue dirigida por un proceso de industrialización acelerado y el auge del sector servicios. Estos procesos lograron que la economía del Estado creciera por encima de la media nacional, ya que en el periodo 1980 – 1993 la economía nacional creció en promedio el 2.2% por año, mientras que el Estado de Aguascalientes creció a un ritmo del 5.1%.

La tasa promedio de crecimiento se sustentó en el dinamismo del sector manufacturero, ya que este sector creció al 8.1% por lo que su participación en el PIB manufacturero pasó del 15.2% al 22.1% en el periodo 1980 – 1993. La modernización económica y el proceso industrializador son el resultado de una política de promoción de la inversión tanto privada como pública, de la reestructuración de las manufacturas tradicionales y del agotamiento de las mismas, así como consecuencia de los cambios urbanos, demográficos y sociales, principalmente las transformaciones de los mercados de trabajo y el aumento de la población. Una parte fundamental dentro de la modernización del Estado fue el apoyo otorgado por parte de los gobiernos del estado de 1980 a 1998, principalmente por las políticas de promoción que impulsaron.

Con el gobierno de Rodolfo Landeros (1980-1986) el proyecto de industrialización quedó establecido como estrategia central del desarrollo económico en el estado. Se destinaron 9 mil millones de pesos al desarrollo de infraestructura para el sector industrial además de que el Plan Nacional de Desarrollo consideraba a Aguascalientes como zona de alta prioridad. Después con el gobierno de Miguel Angel Barberena (1986-1992) se crearon las condiciones propicias para la inversión nacional y extranjera. Y ya con la administración de Otto Granados Roldán (1992-1998) la actividad de promoción industrial se consolidó con la creación de la Comisión de Desarrollo Económico y Comercio Exterior en 1992, la cual además de promover la inversión, se dedicó a fomentar el desarrollo del comercio interior y exterior. ²⁵

Con el surgimiento de nuevos parques industriales se ha permitido que las empresas que laboran dentro del ámbito automotriz se desenvuelvan en instalaciones adecuadas y

modernas para realizar sus actividades de una forma más rápida y eficiente. El factor esencial que ha dado la pauta para el crecimiento y desarrollo de la industria automotriz y de autopartes en el Estado de Aguascalientes ha sido el establecimiento de la Corporación Nissan Mexicana. Este corporativo desde principios de la década de los ochenta hasta la actualidad ha invertido en la región más de 2,300 millones de dólares. Y no nada más ha contribuido con la inversión directa, sino que también ha contribuido a que otras empresas japonesas proveedoras de autopartes de la misma Nissan por muchos años también se hayan ido a establecer al Estado de Aguascalientes, aprovechando las ventajas que les otorga el TLCAN. Nissan Mexicana ha crecido de una manera muy significativa y sostenida por lo que ha sobrepasado a sus competidores estadounidenses y actualmente comparte con la alemana Volkswagen el primer lugar en el mercado mexicano en la división de vehículos automotrices.

La industria automotriz y la de autopartes se han convertido en actividades principales del desarrollo económico del Estado de Aguascalientes, ya que el ritmo de crecimiento interno y de sus exportaciones han mostrado un dinamismo constante y han contribuido de manera importante a la industrialización de la región promoviendo el desarrollo y crecimiento del estado debido al dinamismo que le han inyectado a las distintas variables económicas del estado. Dentro de la rama automotriz en su totalidad se han creado 31,260 plazas; las

25 Camacho Sandoval Fernando. Ob. Cit. Pág 232 y 233

empresas norteamericanas son las que generan el empleo a la gran mayoría ya que ellas emplean al 64.15% de personas, es decir 20,056 plazas, las empresas japonesas se encargan de dar empleo al 27.1% de las personas es decir, ofrecen 8,466 plazas, las empresas alemanas generan el 1.73% de los empleos de la región ofreciendo 1,543 plazas y los restantes 1,195 empleos son generados por las empresas de Hong Kong, España, Canadá y Francia. De las 31,260 plazas el 32.17% labora en el ámbito automotriz, es decir 10,706 personas. El empleo se ha ido incrementando ya que en 1998 laboraban 8,086 personas dentro de la industria automotriz para pasar a ser 10,706 personas en el 2003 aproximadamente el 80% del empleo es ofrecido por las empresas extranjeras y el otro 20% por las nacionales.

La producción bruta paso de 11,147,978 (miles de pesos) a 24,181,301 (miles de pesos) en el mismo periodo. En la formación bruta de capital fijo en el año de 1993 Aguascalientes participaba con el 0.8% a nivel nacional para participar con el 2.0% en el 2003. Dentro del valor de la de la inversión extranjera directa Aguascalientes a excepción del año 2002 ha estado captando dicha inversión con lo cual no deja de incrementar su inversión extranjera acumulada.

El auge que presenta el estado de Aguascalientes se puede explicar en parte por las estrategias que han implementado las grandes empresas transnacionales con la finalidad de

incrementar su competitividad, la política de reestructuración y la apertura comercial por parte del gobierno federal además de que el gobierno estatal ha implementado un proyecto local en el cual se promueve la industrialización con el fin de lograr un desarrollo sostenido. La rama automotriz se ha convertido en la principal actividad económica del Estado, ya que a mediados de 1998 esta actividad representó el 71.9% de la inversión extranjera acumulada, lo que representaba poco más de una tercera parte de la producción manufacturera, daba empleo a casi el 16% del empleo total de la industria de transformación y generaba el 55% de las ventas totales al exterior del estado. Además este estado por si solo exporta casi el 2% del total de las exportaciones manufactureras del país.

En el rubro de las exportaciones el estado de Aguascalientes en 1992 presentó exportaciones por tan sólo 87 millones de dólares, pero para el año siguiente generó un incremento de casi 500% para llegar a los 425 millones de dólares. Para 1997 el valor de las exportaciones automotrices ascendió a 1,234 millones de dólares. En 1998 las exportaciones de la industria automotriz del estado fueron de 1,000 millones de dólares, en 1999* fueron de 820 millones de dólares, para el año 2000 sufren un incremento y se colocan en los 2,062 millones de dólares y en el año 2001 llegan a ser de 1,907 millones de dólares. Finalmente al primer trimestre de 2002 las exportaciones ascendían a los 449 millones de dólares. Durante 1997 tres empresas fueron las responsables del 76.1% de las exportaciones de la región que fueron Nissan, Texas Instruments y Xerox, el restante 23.9% fue resultado de las ventas al exterior por parte de 198 empresas.

3.3 La inversión extranjera en Aguascalientes de 1980 a 2000

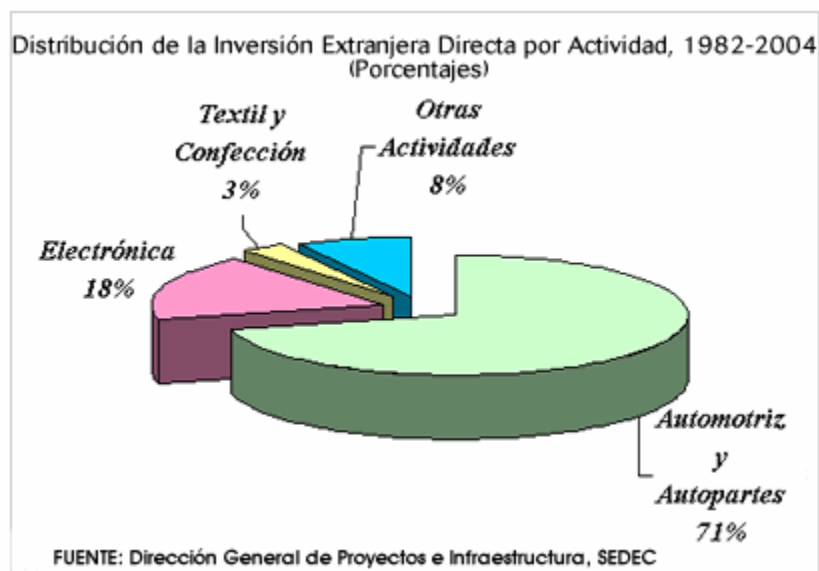
Con la llegada de empresas japonesas en la industria automotriz y norteamericanas en la electrónica la inversión extranjera directa en Aguascalientes presentó un repunte a nivel nacional desde mediados de la década de los ochenta. Con el establecimiento de estas industrias las actividades tradicionales pasaron a segundo término. Desde 1980 hasta el 2005 en el estado de Aguascalientes han invertido aproximadamente 73 empresas extranjeras de las cuales 64 actualmente siguen operando. El monto de las inversiones por parte de estas empresas asciende a 3,868.45 millones de dólares y los empleos generados superan las 31,200 plazas. La inversión acumulada nacional asciende a 92,479 millones de dólares, de esta cifra Aguascalientes ha captado el 4.7% de la inversión total siendo uno de los estados más pequeños del país ya que solo representa el 0.3% del territorio nacional y el 0.9% de la población total del país.

La presencia del capital extranjero es un elemento que está estrechamente ligado a la reestructuración y globalización de la economía nacional y a la política de apertura

externa del estado mexicano como estrategia de modernización económica. Entre 1980 y 1997 la inversión extranjera acumulada en México era de 57,632 millones de dólares de la cual Aguascalientes captó 2,713.48 millones de dólares, es decir el 4.7% del total.

26

De los 3,868.45 millones de dólares que Aguascalientes cuenta como inversión extranjera el 59.2% son de origen japonés, 2,288.6 millones de dólares, el 34.5% son originarios de EU 1,336.14 millones de dólares y el aproximado 6% restante se lo dividen Alemania, Francia, Canadá, Hong Kong y España. De la inversión extranjera que el estado de Aguascalientes ha captado en las últimas dos décadas ésta se divide de la siguiente manera: 71% (2,746.59 millones de dólares) se destinó a la industria automotriz, 18% (696.32 millones de dólares) se dirigió a la electrónica, 3% (116.05 millones de dólares) se dirigieron a la industria textil y el restante 8% (309.47 millones de dólares) se lo dividieron varias ramas de la industria manufacturera y el sector de bienes y servicios. A continuación se muestra una gráfica con la participación porcentual dentro de la captación de inversión extranjera directa en Aguascalientes en el periodo 1982 – 2004



De los 1,714 millones de dólares invertidos en la planta de Nissan Aguascalientes se estima que 1,000 millones han sido invertidos a partir de 1991, en virtud de esas cuantiosas inversiones, dicha planta se ha convertido en la más importante empresa del sector manufacturero en el estado ya que genera 4,900 empleos de forma directa.²⁷

26 Camacho Sandoval Fernando, Ob. Cit. Pp. 234

27 Secretaría de Desarrollo Económico de Aguascalientes, (2001) Ob. Cit

Finalmente se estima que las empresas japonesas que operan en Aguascalientes en conjunto invertirán más de 300 millones de dólares y generarán 9,500 empleos en el transcurso de los próximos años, con lo cual la inversión japonesa en el estado de Aguascalientes superará

los 3 mil millones de dólares después del año 2,000. Además la inversión de la industria automotriz ha sido el principal motor del crecimiento del producto estatal ya que las estadísticas muestran como ha aumentado su participación el Estado de Aguascalientes dentro del PIB nacional ya que antes de su llegada no figuraba dentro de los primeros 10 Estados en participación porcentual aunque a principios del siglo XXI fue desplazado hasta el lugar 17, además que dentro del empleo se ha observado un aumento constante de plazas ofrecidas, pero sobretodo ha consolidado el modelo de industrialización dentro de la región.

Las grandes empresas observaron en este diminuto estado del centro del país una región propicia que contaba con las condiciones físicas, económicas y sociales necesarias para ampliar y obtener mayores ventajas competitivas en una industria que se había caracterizado por haber modificado los patrones de producción de una sociedad cada vez más modernizada. A partir de 1980 además de Nissan, se establecieron en Aguascalientes otras cinco empresas dedicadas a la elaboración de autopartes, estas empresas son: Moto Diesel Mexicana, Morestana, Grupo Ruvesa, Industria Mexicana del Hierro y del Acero y Metalúrgica San Marcos. Dichas empresas han invertido en los últimos años más de 128.4 millones de dólares además de que han generado más de 1,000 empleos. Esta ocupación se divide en ensamble de autobuses y tractores, fabricación de motores diesel, pistones y punterías, cajas de volteo, válvulas automotrices, rotores para frenos y componentes para frenos de vehículos ligeros.

En Aguascalientes no sólo se establecieron empresas automotrices, también llegaron otras no con la misma importancia que las automotrices, pero sí significativas por su desempeño dentro de la región. Llegaron empresas de talla mundial como Levi's, Texas Instruments y Xerox así como maquila muy variada cuyas producciones van dirigidas al comercio exterior principalmente. Para que se diera la llegada de todas estas empresas el gobierno del estado dio incentivos para que se pudieran desarrollar las micro y pequeñas empresas así como también estimuló a los proveedores, todo esto con el fin de incentivar la inversión extranjera. Un gran número de empresas de la entidad (las de índole automotriz) están involucradas en todos los eslabones que forman la cadena productiva y que tienen como objetivo fundamental proveer a Nissan de insumos de buena calidad a bajo costo, en las cantidades y "justo a tiempo" en que la empresa lo requiera. La región de Aguascalientes ha sido participe esencial en el desarrollo del comercio nacional hacia el exterior con todo lo que viene implícito. La competencia internacional, la innovación microelectrónica, el TLC y la política del gobierno federal fueron factores decisivos para la consolidación de la industria automotriz en Aguascalientes y del desarrollo que día con día se consolida más.

La industria automotriz también ha contribuido a una mayor internacionalización de la economía mediante un flujo creciente de bienes exportados, dando como consecuencias una

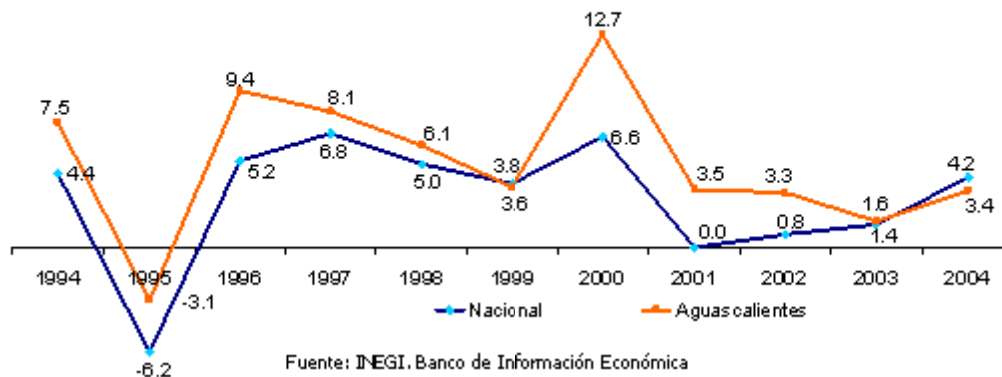
mayor competitividad, capacidad gerencial y laboral. Con la puesta en marcha de la planta de ensamble por parte de Nissan se han ido estableciendo un número cada vez mayor de proveedores de autopartes en el estado. Esto es un proceso típico de los productores japoneses ya que ellos al establecerse en una región o localidad desarrollan una red de proveedores confiables y seguros que les generen una mayor rapidez, menores costos y mayor eficiencia. Después de la instalación de la planta de Nissan en Aguascalientes se ha seguido invirtiendo y coinvertiendo de forma autónoma o relacionada con la misma Nissan.

Además de la construcción de la planta de ensamble de Nissan en 1992 y la instalación de nueve empresas proveedoras en los noventa, Aguascalientes se ha convertido en un lugar estratégico para el desarrollo de los sistemas japoneses y en general para el de la industria automotriz en el estado y el país. ²⁸

Como se ha hecho mención la industria automotriz es uno de los componentes principales dentro del PIB estatal de Aguascalientes y como esta industria se encuentra en constante desarrollo y crecimiento por ende el PIB estatal va de la mano, a continuación se muestra un cuadro donde se observa el crecimiento del PIB nacional en comparación con el PIB estatal de Aguascalientes. En este cuadro se puede observar que en casi todos los años del estudio, el PIB de Aguascalientes creció por encima del PIB nacional.

PIB Aguascalientes vs. Nacional (1994 -2004)

Crecimiento porcentual del PIB real en Aguascalientes y México (1993-2004)

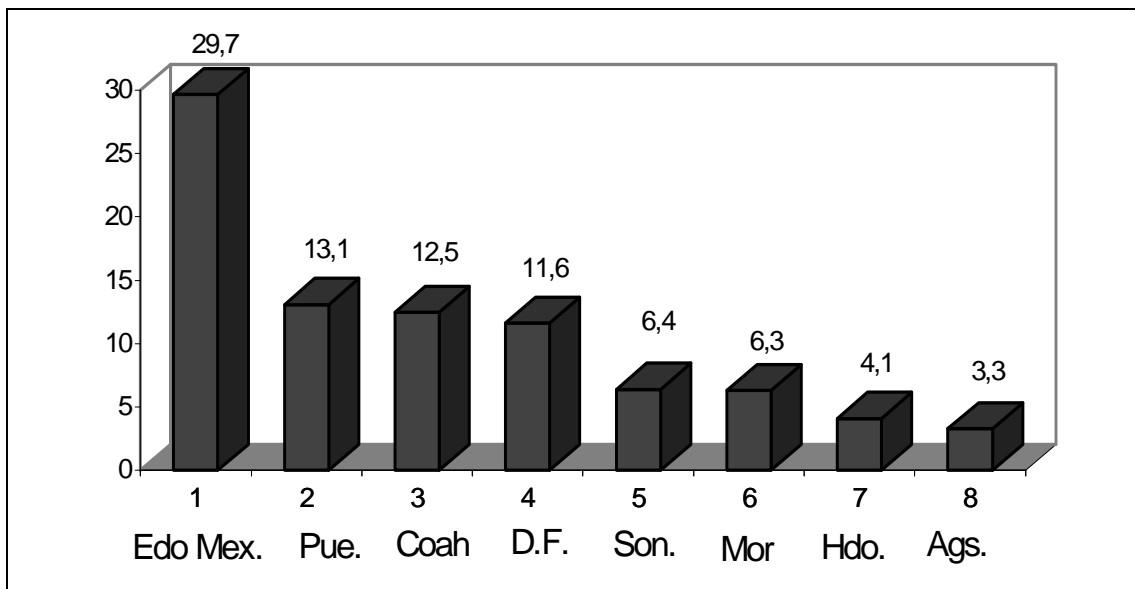


3.4 La producción de Automóviles en Aguascalientes y de México

La industria automotriz en el estado de Aguascalientes ha sido una de las más dinámicas con las que cuenta el territorio nacional ya que esta industria creció por arriba de la media nacional en la década de los noventa. Un ejemplo claro de esto es que su participación en el total del valor de la producción nacional pasó a ser de un 0.87% a un 3.3% del total de la producción nacional en el año de 1993. Este dinamismo también se observa cuando en el año de 1988 la participación del estado de Aguascalientes dentro del valor de la producción se encontraba en el lugar 17 pasando a ser la octava entidad más importante en el año de 1993.

(VER GRÁFICA)

Producción de la Industria Automotriz y de Autopartes por principales Entidades Federativas, 1993
(Estructura Porcentual)



FUENTE: Censos Económicos de 1996, INEGI

Durante el año de 1993 el porcentaje en la participación de la producción nacional de automóviles y camiones por parte de Nissan Mexicana fue del 25.4% y 19.8% respectivamente ocupando el 2do y 3er lugar de cada categoría. Estos porcentajes equivalen a 98,946 automóviles y 37,383 camiones comerciales. En ese mismo año Nissan conservó el 2do lugar en ventas domésticas a nivel nacional al vender 120 mil unidades que representaban el 21% de las ventas totales, además esta empresa exportó 47,702 unidades que representaron el 10% de las exportaciones nacionales.

A partir de 1994 hasta el año de 2005 dentro de la estructura del volumen de la producción de automóviles y camiones ligeros por empresa Nissan ha ido en un constante crecimiento ya que en el 2005 captó el 48.9% de la producción de automóviles y el 41.1% de camiones ligeros ocupando el primer lugar en ambas categorías.

Conclusiones

Este ensayo nos trata de mostrar que la industria automotriz es uno de los principales ejes de la economía mundial por todo lo que esta industria representa; como las inversiones, la generación de empleo, el comercio exterior, la integración de otras industrias a su proceso productivo, los acuerdos locales, nacionales e internacionales y la industrialización desde una región hasta un país. La industria automotriz fue uno de los motores más importantes durante el siglo XX para la economía mundial. Y en el nuevo milenio que ha comenzado, se observa que la industria automotriz no pierde su fuerza, sino todo lo contrario, cada vez se hace más grande y conforme avanza el tiempo integra nuevas ramas u otras industrias al proceso productivo. La industria automotriz desde sus inicios se convirtió en un parámetro para observar la industrialización ya sea de un país o de una región. Desde que los vehículos no movidos por animales hacen su aparición, siempre se ha buscado la innovación tecnológica y los adelantos más sofisticados en cualquiera de las épocas de producción de estos vehículos.

La industria automotriz es por excelencia una de las industrias más globalizadas que existen desde sus inicios, al iniciar el nuevo siglo se observa que en la mayoría de los países existen variadas empresas automotrices que provienen de países industrializados principalmente y estos países ricos cuentan con filiales en los 5 continentes y tienen sus casas matrices en los países donde surgieron.

En México la industria automotriz ha sido la industria motora del crecimiento por excelencia ya que en ella muchos autores han medido el grado de industrialización que presenta México. Esta industria ha contribuido al desempeño de la economía mexicana desde sus inicios ya que ha realizado cuantiosas inversiones y ha generado una gran cantidad de fuentes de empleo, aparte de que ha contribuido con la captación de divisas gracias al incremento en su comercio exterior ya que las exportaciones automotrices han ido en aumento y desde principio de la década de los noventa se volvieron el motor de las exportaciones totales de México, tanto así que han tendido a desplazar las exportaciones petroleras que por muchos años fueron las primeras y casi las únicas. Desde que se agoto el modelo de sustitución de importaciones, la promoción hacia el crecimiento vía exportaciones generó que muchas empresas transnacionales encontraran en México una plataforma de exportación para sus productos, principalmente hacia los EU además de que a las empresas ya establecidas como es el caso de las automotrices se les inyectó más dinero con el fin de ampliar sus producciones y exportar cada vez más

productos, además de que con la firma de tratados comerciales, principalmente el TLCAN, México refuerza su papel como plataforma de exportación principalmente hacia los EU.

Balassa (1978, 1981) señala que la expansión de las exportaciones actúa como un motor del crecimiento económico por varias razones interactivas, las exportaciones proporcionan una fuente de demanda de insumos domésticos y a través de mayores ingresos de bienes de consumo interno. También proporcionan una fuente de divisas, asegurando así el financiamiento para las importaciones adicionales de bienes intermedios y de capital requeridos por el incremento en el producto. La experiencia del crecimiento y la seguridad de que no se interrumpirá por una crisis de divisas alienta a las inversiones. La eficiencia de la inversión se incrementa por la explotación de la ventaja comparativa, el uso de métodos de producción a gran escala y el mantenimiento de una mayor capacidad de la utilizada.

En los inicios de la década de los ochenta en México se empieza a dar un proceso de reestructuración y ampliación en la industria automotriz debido a la instalación de novedosas y modernas plantas automotrices que buscan satisfacer la demanda de vehículos del mercado externo. Con este cambio que se empezaba a dar surgieron algunas consecuencias benéficas para México, una de ellas fue que se creó un segmento exportador que empezaba a captar un gran número de divisas lo que era y sigue siendo un aliciente para la economía en su conjunto, también contribuyó al desarrollo y ampliación de la industria de las autopartes, otro determinante fue que la inversión extranjera dejaba a un lado de ser de cartera para convertirse en directa y así contribuir a las finanzas del país, la generación de empleo se vio beneficiada también con la instalación de estas nuevas plantas además de que el empleo se volvía flexible, también estas plantas contribuyeron a la integración de la tecnología más avanzada que existía en el mundo en aquellos años. En sí, se observaron muchos elementos benéficos para el país con la instalación de estas nuevas plantas, sobre todo porque se descentralizó la producción automotriz en México trasladándose al norte y al centro del país, como lo fue Aguascalientes.

En la región de Aguascalientes la industria automotriz se ha convertido en el eje medular de la economía ya que casi todo lo que se registra dentro del PIB estatal tiene que ver directa o indirectamente con la industria automotriz. La industria automotriz repunta en Aguascalientes con la llegada de la empresa Nissan a principios de la década de los ochenta. Desde que esta empresa global se instala en Aguascalientes la economía empezó a presentar cambios sustanciales, en sus tasas de crecimiento (del empleo, de la inversión extranjera directa y de las exportaciones) donde se observan claramente estos avances. En este estado se han conjuntado muchos intereses para que la industria automotriz en su conjunto opere de la mejor manera, aquí se encuentra la inversión privada, principalmente la de Nissan, los intereses federales con

los planes de desarrollo y los planes del gobierno estatal que buscan hacer de Aguascalientes una zona industrial ejemplar a parte de captar la mayor cantidad de inversión directa. Por estos intereses conjugados se observa en Aguascalientes una economía local muy fuerte y que cada vez se consolida más a nivel nacional gracias al papel que la industria automotriz ha jugado, no sólo por la producción de automóviles que genera, sino también por el encadenamiento productivo o la derrama económica que deja a proveedores directos y a los terciarios, que muchas veces no tienen nada que ver con la actividad industrial de la producción de automóviles pero que indirectamente son jalados por las necesidades de Nissan, principalmente. Con la puesta en marcha de Nissan a principios de la década de los ochenta las inversiones directas en Aguascalientes han ido en aumento ya que Nissan al establecerse en este pequeño estado, ha logrado que otras empresas extranjeras no sólo japonesas se establezcan en el estado y por ende que realicen inversiones, todo ello con el fin de convertirse en proveedores de Nissan. Algunas llegaron como maquilas pero con el paso del tiempo se establecieron de forma permanente todo esto con el fin de convertirse en proveedores de Nissan, ya que vieron en esta gran empresa japonesa un socio comercial muy fructífero para ellas. Pero no sólo empresas extranjeras han mudado sus filiales a Aguascalientes, también empresas mexicanas han establecido filiales cerca de Nissan para surtirla con sus productos y algunas otras pequeñas empresas locales han cambiado el giro de sus negocios con el fin de ser participes dentro del proceso productivo de Nissan. Sin embargo la integración de empresas nacionales y locales a la cadena productiva todavía sigue siendo algo limitada. Aún así sin duda alguna se puede afirmar que Nissan es el corazón económico del estado de Aguascalientes. En Aguascalientes en 1998 se contabilizaron 28 empresas dedicadas al ensamble de vehículos automotrices y a la fabricación de autopartes, de estas empresas, 12 son japonesas y el monto de su inversión era superior a los 2 mil millones de dólares generando 8,276 empleos. Estos empleos se dividen en el ensamblado de automóviles y motores así como a la fabricación de distintas partes automotrices como: parrillas, asientos, tableros, partes para frenos, etc. También hay seis empresas de origen norteamericano que elaboran principalmente filtros automotrices, manufacturan anillos para motores y fabrican resortes mecánicos automotrices.

Existen varias empresas importantes en el estado de Aguascalientes sobretodo las que se dedican a la elaboración de componentes electrónicos, pero ninguna con las contribuciones que realiza Nissan a la economía del estado en muchas de sus ramas, sobretodo en la generación de empleo, exportaciones, captación de divisas y principalmente en los montos de inversión extranjera directa que capta el estado. Nissan ha sido una empresa que ha ayudado de manera considerable no sólo a la región de Aguascalientes, Lerma o Cuernavaca, aunque se sabe que estas 3 regiones han sido las más beneficiadas con la llegada de esta empresa nipona a México, también el país se ha visto beneficiado por su inversión y por la venta de sus

productos. Ejemplos claros de esto es que en 1994 con el lanzamiento y venta al mercado japonés de su camioneta Tsubame, las exportaciones no petroleras hacia ese país oriental pasaron de 200 mil dólares a 50 millones de dólares y en el año de 1997 Nissan fue el principal exportador en la industria terminal, logró ventas por más de 1,146 millones de dólares siendo Chile, EU y Japón sus principales compradores, además de que vendió sus productos en otros 17 países más. Chile se ha vuelto el país que más automóviles le ha comprado a Nissan Mexicana principalmente a la planta de Aguascalientes debido a la eliminación del arancel del 8% que se les cobraba anteriormente por la colocación de vehículos en ese país. Con ésta eliminación del arancel los vehículos mexicanos se han vuelto los más baratos en todo el Cono Sur.

Además de que la fusión con Renault provocará que las cifras se incrementen de forma significativa ya que Nissan Motor Company junto con Renault pasarán a ser el 5to productor de automóviles a nivel mundial. En base a la fusión y a los proyectos que Renault pretende realizar a nivel mundial, Renault tiene previsto invertir 200 millones de dólares en el corto plazo en la planta de Nissan Aguascalientes esto en un principio. Debido a este hecho y los antes mencionados se confirma el papel económico de la industria automotriz en la región y a nivel mundial.

La industria automotriz es un pilar por excelencia en cualquier parte del mundo ya que gracias a ella se puede observar el éxito de la industrialización de cualquier país. En el caso de México así se ha observado en Aguascalientes, que desde que la industria automotriz empezó a operar las condiciones son cada vez más favorables en dicha región, y para que Aguascalientes o cualquier otra región se genere crecimiento es necesario que las grandes empresas, el gobierno y los trabajadores trabajen de la forma más coordinada posible, sin sacar ventaja uno de otro. Se necesitan plantear acuerdos que beneficien a las 3 partes para que así la región presente crecimiento y desarrollo, principalmente integrando empresas locales al proceso productivo.

Bibliografía

- 1.- Abraham Aparicio Cabrera (2001), Curso de Microeconomía, Facultad de Economía, UNAM. Dir Gral de Publicaciones y fomento Editorial, 1ra Edición, Pp 159
- 2.- Alejandro García Garnica, "Cambio Tecnológico y Aprendizaje Laboral: Autopartes (un estudio de caso)", Reconversión Industrial y Aprendizaje Tecnológico en México. (Visión global y Análisis Sectoriales). Coordinador: Miguel Ángel Rivera Ríos. UNAM Facultad de Economía. Septiembre de 1999.
- 3.- Alejandro Wiechers. La industria automotriz y el TLC. UNAM. Tesis de la Facultad de Economía. México 1994.
- 4.- AMIA. Boletines Informativos. Años 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999 y 2000
- 5.- Clemente Ruiz Duran, "Territorialidad, Industrialización y Competitividad Local en el Mundo Global", Dinámica Regional y Competitividad Industrial. Coordinadores: Ruíz Durán Clemente y Dussel Peters Enrique, Edit. Jus, México, 2001.
- 6.- Diccionario Enciclopédico Espasa, Tomo 3, Octava Edición, Madrid 1979.
- 7.- Enrique Dussel Peters, La economía de la polarización: Teoría y evolución del cambio estructural de las manufacturas mexicanas (1989-1996)." Edit Jus. 1ª. ed. México D.F., 1997. pp 25- 53.
- 8.- Enrique Dussel Peters, "Reflexiones sobre conceptos y experiencias internacionales de industrialización regional", Dinámica Regional y Competitividad Industrial. Coordinadores: Ruiz Durán Clemente y Dussel Peters Enrique. Edit Jus. UNAM. México 1999.
- 9.- Ervin Gonzalo. UNAM Tesis de la Facultad de Economía. México 1994.
- 11.- Expansión. México 1995
- 12.- Fernando Camacho Sandoval, "La Industria Automotriz en Aguascalientes, 1980 – 1998". Dinámica Regional y Competitividad Industrial. Coordinadores Ruiz Durán Clemente y Dussel Peters Enrique. Edit. Jus. UNAM. México 1999.
- 13.- Fortune, (2001), The Fortune Global 500. Vol 140, No 3, August 2
- 14.- Gregorio Vidal, (2000), "Comercio exterior, inversión extranjera, y grandes empresas en México", Comercio Exterior. Vol. 50, No 7, México.
- 15.- Henry Ernesto Turner Barragán, (2001), "La industria automovilística mundial y mexicana ante la globalización", Comercio Exterior, Vol. 51, No 6, México.
- 16.- Humberto Sarmiento Luebbert, (1999), "Repercusiones de la apertura comercial en la economía mexicana", Comercio Exterior. Vol.49, No 10. México.
- 17.- INEGI. Boletín Informativo. La industria automotriz en México edición 1999 y 2000
- 18.- INEGI. La industria Automotriz en México. (2006), Serie de Estadísticas Sectoriales
- 19.- Ivonne Nuñez Neria y Cuauhtémoc Rodríguez Demesa, "Reestructuración Automotriz en México: El caso de Nissan Mexicana", Reconversión Industrial y Aprendizaje Tecnológico en México. (Visión global y Análisis Sectoriales). Coordinador: Miguel Ángel Rivera Ríos. UNAM Facultad de Economía. Septiembre de 1999
- 20.- Jorge Carrillo y Sergio González López, (1998), "Mercedes-Benz, BMW, y Volkswagen en México: proveedores y estrategias", Comercio Exterior, Vol. 48, No. 10, México.

- 21.- Lina Isabel Sánchez Contreras,(1999) “Características estructurales de la industria del automóvil en Europa”, Comercio Exterior. Vol. 49, No 11. México.
- 22.- Michael E. Porter, La ventaja competitiva de las naciones. Edit. Vergara. Barcelona, España. Junio de 1991.
- 23.- Miguel Angel Rivera Ríos, México en la economía global. Tecnología, espacio e instituciones, Edit. Jus, México, Agosto de 2000. pp 9 – 39.
- 24.- Página en Internet de la AMIA. www.amia.com.mx
- 25.- Página en Internet de la Revista Fortune. www.fortune.com/2000
- 26.- Página en Internet de la Industria Nacional de Autopartes. www.ina.com.mx
- 27.- Página en Internet de Nissan México. www.nissan.com.mx
- 28.- Página en Internet del Periódico Reforma. www.reforma.com/automotriz
- 29.- Página en Internet de la Secretaría de Desarrollo Económico de Aguascalientes (SEDEC) con sus distintos anexos www.aguascalientes.gob.mx/sedec
- 30.- Ricardo Marcos Buzo de la Peña, La integración de México al mercado de América del Norte. Las Industrias Manufactureras Estratégicas (anexos 300 A y 300 B del TLCAN). UAM Azcapotzalco 1997. Biblioteca de ciencias Sociales y Humanidades. Serie Economía.
- 31.- Serafín Maldonado Aguirre,(1995), “La rama automovilística y los corredores industriales en el noroeste de México”. Comercio Exterior. Vol. 45, No 6. México.
- 32.- Shaiken Harley y Herzenberg Stephen. Automatización y Producción Global. Producción de Motores de Automóvil en México, E.U. y Canadá. Editado por la Facultad de Economía de la UNAM. México D.F. 1989.
- 33.- Víctor Saavedra González. Importancia y Perspectivas de la Industria Automotriz ante el Tratado Trilateral. UNAM. Tesis de la Facultad de Economía. México 2001.